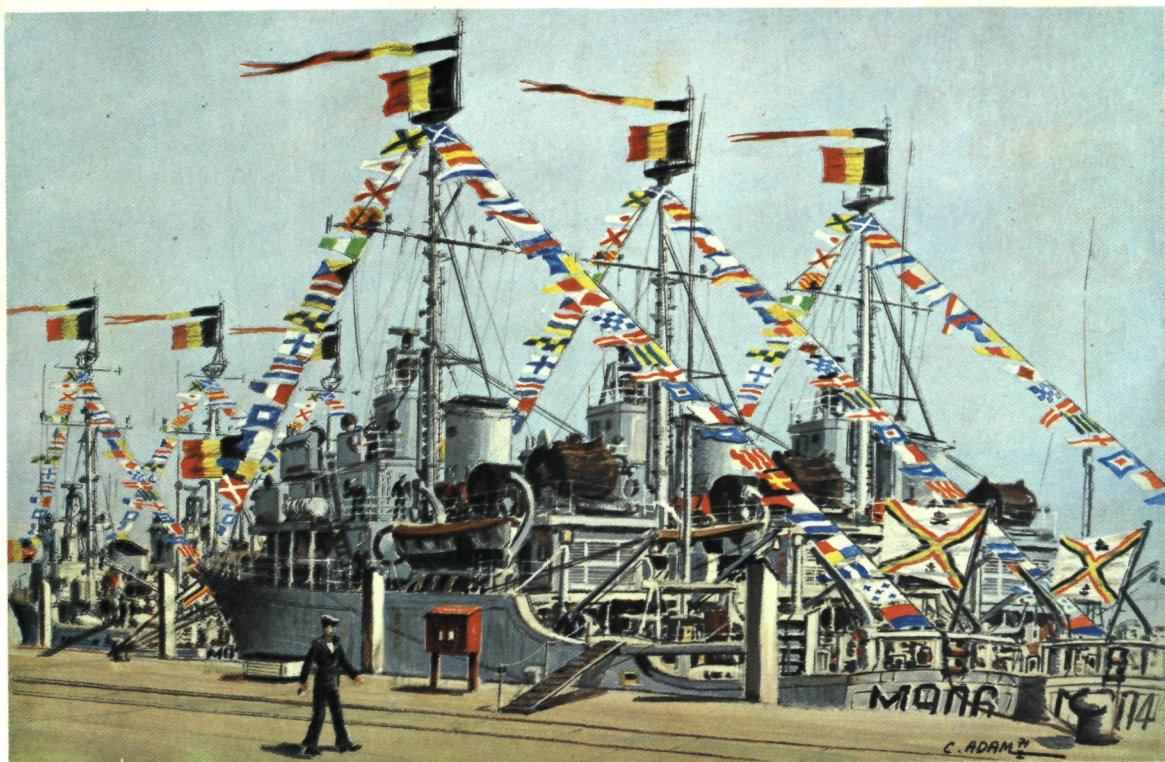


NEPTUNUS

tweemaandelijks maritiem tijdschrift

juli 1971 juillet

revue maritime bimestrielle

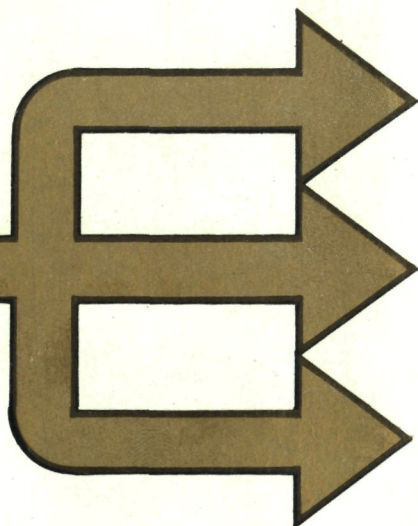


numéro spécial d'anniversaire

speciaal verjaardagsnummer



3



numéro spécial d'anniversaire
speciaal verjaardagsnummer





NEPTUNUS

tweemaandelijks maritiem tijdschrift

— revue maritime bimestrielle

Directeur de la revue -
Directeur van het tijdschrift
J.C. Liénart

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef
E.A. Van Haverbeke

COLLABORATEUR - MEDEWERKERS

J. Dreesen, J. Verleyen, H. Rogie, V. Segaert, G. Gouwy, P. Benoidt, C. Adam, F. Van der Taelen, Daloze, Hervy, W. Lemaire, J. Hugé, R. Planchar, P. Sarceriaux.

Photos - Foto's

R. De Meersman

Dessins - Tekeningen

J.P. De Cupère

Lay-out

E. Van Haverbeke

ADMINISTRATIE - ADMINISTRATION

Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje.
Correspondance, changements d'adresse publicité, la boutique.

Directeur publiciteit - publicité

C. Baetse b.p. 17, 8400 Oostende

Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende

Tel. 059/814 02 ext. 389

VENTES - ABONNEMENTS - ABONNEMENTENDIENST

C.C.P. 1755 du Société Générale de Banque Oostende - Compte 40 07 79 de Neptunus.

P.R.K. 1755 van de Generale Bankmaatschappij Oostende - voor rekening 40 07 79 Neptunus.

150 F gewoon - normal

200 F steun - soutien

300 F ere - d'honneur

RAAD VAN BEHEER - CONSEIL D'ADMINISTRATION

Président :

Voorzitter :

J.C. Liénart

Vice-président - Ondervoorzitter : M. Gorts

Secrétaire-trésorier -

Penningmeester-sekretaris : Ch. Freys

Beheerders - Administrateurs : C. Beatse, R. Dhont, F. Dumont, G. Duterme, V. Segaert, A. Van den Driessche, J. Arys, R. Mathieu, E. Van Haverbeke, G. Gouwy.

sommaire

waarde lezeres, waarde lezer

Z.K.H. Prins Albert

chère lectrice, cher lecteur

S.A.R. le Prince Albert

aan u, vriend lezer...

de voorzitter

a vous, amis lecteurs...

le président

katy-mijn party

j. dreesen

wreck disposal service

w. lemaire

25 ans force navale

j.c. liénart

25 jaar zeemacht

r. planchar

belgian navy

et p. scarceriaux

messages célèbres à la force navale

j. hugé

inhoud

even voorstellen...

de vereniging voor hulpbetoon

in de zeemacht

redaktie

chronique de la voile

p. benoidt

les deux marja

hendrik van der zee

woorden uit de zeemanskist

j. dreesen

maritiem panorama

h. rogie

maquettisme

modelbouw

c. adam et daloze

in het zoeklicht

e.v.h.

50 ans après

j. verleyen

bibliografie

e. van haverbeke

de zeemacht

redaktie

la force navale

redaction

BRIEFWISSELING
Neptunus

— CORRESPONDANCE
BP 17 — Oostende

Nr 3 - 1971



Waarde lezeres, Waarde lezer,

De Belgische Zeemacht bestaat vijftientig jaar. Deze gebeurtenis lijkt mij van groot belang en ik stel er dan ook prijs op te dier gelegenheid enkele woorden tot U te richten.

Sedert haar oprichting, op 1 februari 1946, heeft onze Zeemacht zich ontwikkeld tot een efficiënt en hoogtechnisch wapen. Zij onderscheidt zich bij het uitvoeren van verschillende, nationale en internationale taken en haar waarde wordt door niemand ontkend.

"Een land dat aan zee paalt is geen klein land" heeft Leopold II ooit gezegd ; deze woorden zijn nog steeds actueel. Vandaag verleent de Zeemacht, benevens de uitvoering van haar traditionele opdrachten, tal van diensten aan de Natie, onder meer op het gebied van het wetenschappelijk onderzoek. Ik ben ervan overtuigd dat deze waaier in de toekomst nog breder zal worden en dat de Zeemacht haar taak op voorbeeldige wijze zal voortzetten.

Albert
van Belge



Chère Lectrice, Cher Lecteur,

La Force Navale Belge a vingt-cinq ans.
Cet évènement me paraît important et je tiens à m'y associer en
vous adressant quelques mots.

Depuis sa fondation, le 1er février 1946,
notre Force Navale s'est développée jusqu'à devenir une arme efficace
et d'une haute technicité. Elle excelle dans l'accomplissement de
tâches variées, nationales et internationales, et sa valeur n'est
contestée par personne.

"Un pays baigné par la mer n'est pas un
petit pays", disait Léopold II ; ces paroles gardent toute leur actualité.
Aujourd'hui, à côté de ses missions traditionnelles, la Force Navale
rend de multiples services à la Nation, dans le domaine de la recherche
scientifique par exemple. Je suis certain que cet éventail s'élargira
encore dans l'avenir et que le travail de la Force Navale continuera
de s'accomplir dans l'excellence.

Albert
du *Belgique*

Aan U, vriend lezer...

Indien de Zeemacht dit jaar de 25ste verjaardag van haar bestaan viert, dan beoogt zij hiermede niet zozeer de herdenking van een historisch feit, als wel om het voorwendsel erkentelijkheid te betuigen en hare gelukwensen toe te sturen aan al diegenen die met haar geboorte iets te maken hadden en aan diegenen die ze boven de doopvont hielden. Dit feit stemt haar en het land tot nadenken over haar oorsprong, haar reden van bestaan, haar doelstellingen en haar toekomst.

Elkeen weet inderdaad dat de militaire marine van ons land niet dateert van 1946. Dat men ze Koninklijke Marine noemde in 1830, of Korps der Torpilleurs en Zeelui in 1918 of nog Armada van Vlaanderen of Eskader van de Aartshertogen onder Keizer Karel, Filips II en Albrecht en Isabella, onze Marine kende hoogten en laagten, grootheid en verval, het gevolg van politiek, verdragen, tegenslagen of verdedigingsnoodwendigheden.

Niemand zal betwisten dat een land er geen voordeel bij heeft een krijgsvloot in het leven te roepen en te onderhouden tenzij het er een expansiepolitiek op nahoudt of tenzij het dank zij deze vloot zijn maritiem transportpotentieel dient te vrijwaren tegen mogelijke vijandige aanvallen.

België die met de laatste wereldoorlog 72 % van haar koopvaardijvloot en 600 van haar zeelui verloor, die tijdens de oorlog 14-18, 80 % der zeebodems te niet zag gaan bij gebrek aan een degelijk georganiseerde nationale militaire marine, heeft het eindelijk aangedurfd haar aanwezigheid op zee te handhaven gedurende de laatste 25 jaar.

Dank zij het onderhoud en de vernieuwing van de vloot door mensen waarvoor geloof, vindingrijkheid, kennis, moed, en ondervinding geen ijdele woorden waren, heeft zij ertoe bijgedragen de bevolking ontvankelijk te maken voor al datgene dat met maritieme aangelegenheden iets gemeen heeft.

Vijfentwintig jaar zijn ondertussen voorbij gegaan sedert de laatste oorlog, die getuige is geweest van de wedergeboorte van de Marine, die tijdens de periode der « Gegarandeerde Neutraliteit » in de vergeethoek was geraakt.

Vijfentwintig jaar gedurende dewelke geen inspanning ontzien werd, om, dank zij de dankbare geestdrift die ons door de overwinning geschonken werd, aan België een echte nationale marine terug te bezorgen en deze uit te rusten met een Zeemacht die met haar strijdmakkers : land- en luchtmacht een garantie vertegenwoordigt van daadwerkelijke verdediging in alle opzicht en van ons land een volwaardig NAVO partner gemaakt heeft. De Zeemacht dankt haar bestaan aan die zeelui die allereerst van haar nut en noodzaak bewust waren.

Zij is echter ook dank verschuldigd aan de Koninklijke Familie die altijd voorstander was van maritieme expansie, zij weet dank te betuigen aan onze ministers, onze parlementairen, die vertrouwen stelden in onze belgische zeelui, aan onze hooggeplaatste functionarissen die hun inspanningen steunden en uiteindelijk aan de pers die de openbare mening wist te overtuigen.

Last but not least is zij het niet te onderschatten werk indachtig van de Landmacht en Luchtmacht, deze « landratten » met — soms — een zeemanshart, die ons oneindige diensten bewezen hebben. Aan al dezen van de grootste tot de kleinste, gaat onze erkentelijkheid en onze dankbare bewondering.

De Zeemacht is paraat !!!

A vous, amis lecteurs...

Si la Force Navale fête cette année le 25^{ième} anniversaire de sa création, c'est moins la commémoration d'un événement historique qu'elle entend célébrer, qu'une occasion de se réjouir dont elle compte se saisir et un prétexte pour manifester sa reconnaissance et adresser ses félicitations à ceux qui l'ont fait naître, à ceux qui l'ont tenue sur les fonds baptismaux. C'est aussi pour elle et pour le Pays, une occasion de réflexions sur ses origines, ses causes et ses raisons, ses buts et son avenir.

Chacun sait, en effet, que ce n'est pas de 1946 que date pour la Belgique, la naissance de sa Marine Militaire. Qu'elle se soit appelée Marine Royale en 1830, Corps des Torpilleurs et Marins en 1918, ou encore Armada de Flandre ou Escadre des Archiducs sous Charles-Quint, Philippe II et Albert et Isabelle, la Marine en nos Provinces connut les hauts et les bas, la grandeur et les éclipses que lui imposèrent tour à tour la politique, les alliances, les revers de fortune ou les nécessités de la défense.

Aucune nation n'a intérêt, il est vrai, à se créer et à entretenir une flotte de combat, à moins de nourrir des desseins expansionnistes aux visées politiques et commerciales au détriment d'autrui, ou d'avoir justement à s'en défendre et à garantir ses voies de communications commerciales et son potentiel de transport de marchandises par mer, (qui est sa Marine Marchande) s'il les sent menacés, ou tout au moins exposés sans défense aux coups du sort.

« Chat échaudé craint l'eau froide » dit le proverbe. La Belgique qui perdit, au cours du dernier conflit, 72 % de sa flotte marchande et plus de 600 de ses marins, elle qui perdit au cours de la guerre 14—18, 80 % de ses navires faute de la protection que l'organisation, l'infrastructure, les navires et le personnel qualifié d'une marine militaire nationale aurait pu lui garantir, n'a pas craint cette fois d'affirmer au cours de ces dernières 25 années sa présence sur mer, par le maintien, l'amélioration et le renouvellement constant d'un matériel : navires et armes, qui demandent de la part des garçons qui les servent : foi, imagination, connaissances, ardeur, compétence et expérience ; elle a contribué ainsi auprès de la population à l'épanouissement de sentiments d'intérêt et d'appréciation pour les choses maritimes.

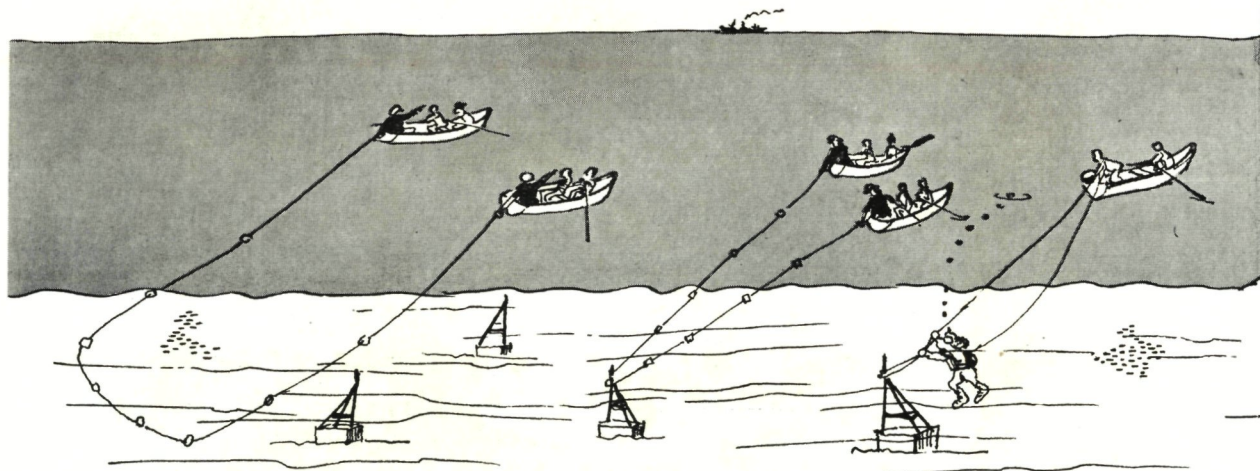
Vingt-cinq ans se sont écoulés depuis la dernière guerre qui a vu renaître cette Marine que les années d'illusion de la période de « neutralité garantie » nous avait fait ranger dans le coffre aux vieilles lunes. Vingt-cinq ans pendant lesquels aucun effort n'a été ménagé pour la reconstruire avec les enthousiasmes qui sont nés de la Victoire et rendre à la Belgique, une marine vraiment nationale et la doter d'une force navale qui aux côtés de ses frères d'armes : force terrestre et force aérienne, peut lui garantir à elle et à ses citoyens, une défense dans tous les azimuts et une participation valable à l'Alliance.

La Force Navale doit son existence à ses marins qui en tout premier lieu réalisèrent son importance et mesurèrent son utilité pour le pays. Mais elle la doit aussi à la famille Royale qui depuis toujours favorisa l'expansion maritime de la Belgique sous toutes ses formes, elle le doit à nos ministres, nos sénateurs et nos députés qui surent faire confiance aux marins belges et à leurs chefs, à nos grands directeurs et hauts fonctionnaires qui appuyèrent leurs efforts, à la presse qui, parfois un peu piquante, aiguillonnait l'attelage et informait sans fausse louange le public étonné.

Elle le doit enfin aux « KAKIS » qui l'aidèrent avec intelligence à s'installer, et à ces terriens qui étaient marins de cœur qui lui donnèrent leur adhésion, leur soutien. A tous ceux-là, du plus grand au plus petit, va notre reconnaissance, notre admiration, notre fraternel salut.

La Force Navale est maintenant parée pour un autre bord... A Dieu vat !

KATY-



ONTMIJNING IN 1946 BIJ DE ZEEMACHT

De eerste Basis - de eerste mijnenvegers

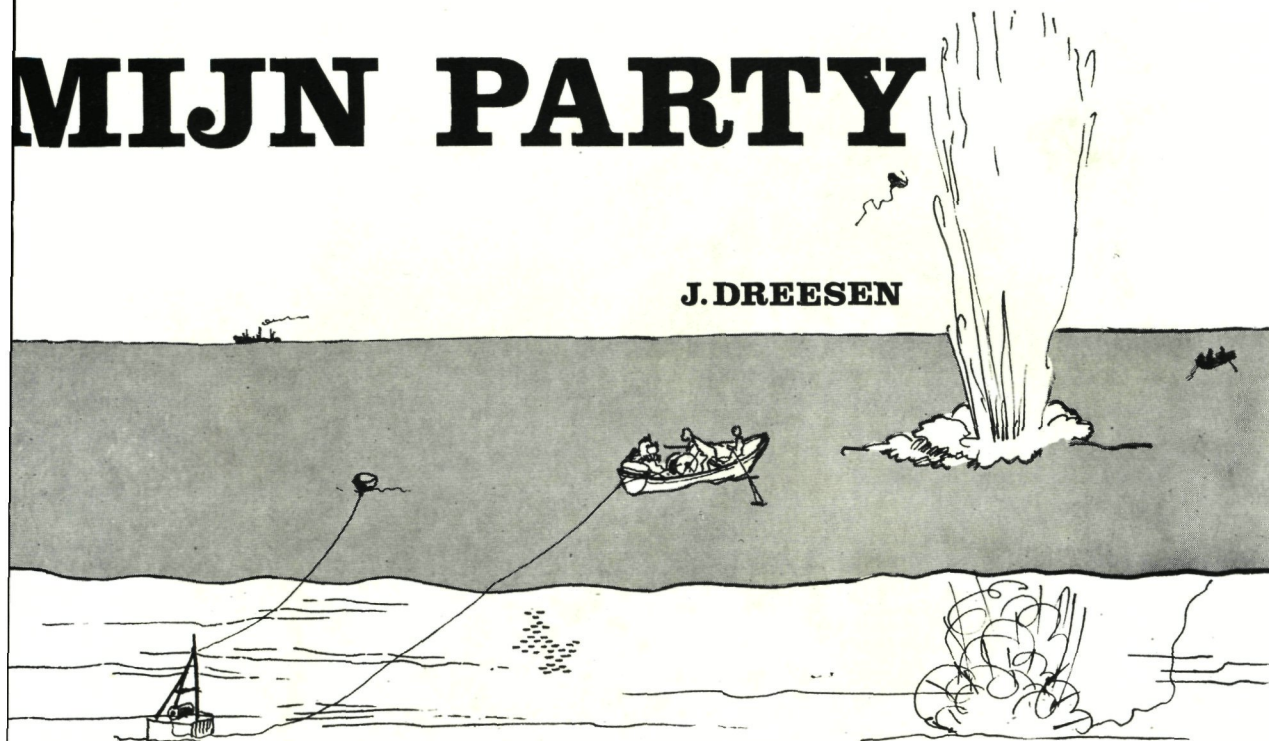
25 jaar geleden, wat gaat de tijd vlug en toch, wat lijkt het allemaal zo dicht bij. De oorlog was net gedaan en met de 150 overblijvenden van de Royal Navy Section Belge werd getracht een Zeemacht op te bouwen. Maar er was zoveel te doen, 150 man was niet veel en de middelen die ter beschikking stonden waren schaars.

Gelukkig kregen we in de eerste maanden na de oprichting enthousiaste, jonge krachten binnen, die vol vuur mee wilden bouwen. En de Zeemacht kon de taak die haar voorgangers begonnen waren voortzetten. Delende en herdelende, steeds maar nieuwe groepen vormende uit de bestaande, werd getracht onze 63 km kust van alle oorlogsherinneringen te zuiveren.

Zo ontstond de ontmijnersgroep. Keiharde, onverschrokken gasten die onder leiding van Luitenant P. na door een spoedcursus ontmijning te zijn gejaagd met veel durf en goede wil op de stranden en in de havens aan het werk gingen. Het werk begonnen door de engelse Mine Disposal groepen werd voortgezet. Sommigen zaten in Holland voor een duikersopleiding in het vooruitzicht van nieuwe taken.

MIJN PARTY

J. DREESEN



In Oostende werd de eerste Mickey (MMS 188) met een zeemachtbemanning naar zee gezonden voor een intens « working up ». Twee houten barakken op de tegenwoordige Car-ferry kaai, vormden het commandocomplex van deze eerste DIVISION NAVALE COTIERE. Na enkele weken werd de training van dit schip als « satisfying » gekwoteerd, de bemanning werd in twee gedeeld, aangevuld en daags daarna konden twee Mickeys de Engelse BYMS bijstaan in het mijnveegwerk voor onze kust. Ondertussen ging een derde bemanning a/b van een ander schip trainde intens en splitste weer in twee groepen, die op hun beurt werden aangevuld en zo ging het voort, lijkt de vermenigvuldiging van de broden uit een bepaald Bijbelverhaal.

Het werden lange dagen waarbij we van 's morgens voor dag en dauw tot 's avonds laat op zee doorbrachten. Terug binnen en afgemeerd werd eerst de stock danboeien aangevuld en een nieuwe voorraad Mills granaten a/b genomen voor de « explosif sweep » van 's anderendaags. Na een korte nachtrust ging het dan weer terug het zeegat uit, meestal met een lege maag, « primende » een onoverzichtelijke stapel handgranaten, temidden van een onvoorstelbare warboel van danboeien en veegtuig.

Het waren dagen van hard labeur, magere kost, gebrekkige uitrusting, weinig financiële tegemoetkoming, maar van een stralend idealisme dat alle problemen uit de weg ruimde.



De ploeg van de « Katy-mijn party » tijdens de zomer 1949.

Katy - mijn party

Begin 1947 waren de groepen zodanig verdeeld, getraind, herverdeeld en aangevuld geworden dat; en op de stranden en in havens ontijdend kon worden en er voldoende schepen het zeegat uittrokken om daar het werk aan te kunnen.

Maar tussen de groepen die op het strand en in de havens bedrijvig waren en zij die op de schepen aan de kim in een nooit eindigende reeks in het zicht kwamen en er weer uit verdwenen, lag nog een brak stuk dat nodig moest bewerkt worden. Dat was het gedeelte over de 5de bank, het stuk dat van de laagwaterlijn tot aan de territoriale grens liep, het gebied van de « anti-invasiemijnen », de KATYMIJNEN. *

Die katymijnen waren vrij eenvoudige dingen. Een vierkante blok beton, die de springstoffen bevatte, en waarop een ijzeren driepikkel verwerkt was die een stoothoorn droeg.

Net als bij de contactmijnen ontstond door het breken van de stoothoorn een chemische reactie die de nodige stroom leverde voor de ontploffing. Om een kans te maken bij schepen met klein diepgang was de hoorn voorzien van een « snagline », een van rubberen drijvertjes voorziene lijn, die juist onder de waterspiegel dreef en in de schroef van voorbijvarende schepen draaide. Geplaatst in de ondiepe kustwateren waren het, samen met de Rommel-aspergen (280 m/m granaat op boomstam) om de stranden, een eenvoudig, maar efficiënt anti-invasiewapen.

Aan de opruiming van dat goedje kon nu gedacht worden. Uit het reeds goed functionerende lichaam van de mijnenruimploeg werd een stuk weggesneden dat gevoegd werd bij een deel dat uit het gezamenlijk bemanningspakket van de schepen kwam. Het resultaat van deze operatie was de « KATY-MINE PARTY ». Een heterogeen gezelschap, maar met een welomschreven opdracht.

* K.T. mine met Engels uitspraak : Keetie mijn, oorspronkelijk gevormd uit de hoofdletters van het Duits Kuston Mine type A. (KMA) of K.T.

Wat maakt zo'n ploeg? Eerst de mensen, dat waren, in de OT vorm uitgedrukt: 1 officier, 2 onderofficieren, 5 eerste matrozen, 16 matrozen - hemeltje, wat was in die tijd alles nog proportioneel -. Daarna het materiaal en dat was niet zoveel; 8 noorse vletten, gebouwd bij Panesi met volledige inventaris, kostprijs iets beneden 10.000 F 't stuk, een Sturmboot, Duits van herkomst voortgedreven door een Amerikaanse Evinrude buitenboordmotor. Voeg daarbij wat springladingen, markeermateriaal en ander klein tuig en het geheel is compleet.

Mijnen opruimdienst M.O.D.

Begin april 1947 was de ploeg volledig en werden we ingescheept a/b van de toenmalige MMS 1020, voor een korte trip met bestemming Vlissingen. Daar werden we opgevangen door iemand van de Mijnenopruimdienst die ons in de MOD-kazerne logies verschafte. Hier zouden we het Katy-mine bedrijf aanleren.

Oorspronkelijk had men bij de KNM een gezonde opvatting gehuldigd. « Zelf gelegd, zelf vegen » was hun principe geweest en zij hadden dan een massa Duitse gevangenen gebruikt om die mijnenboel op te ruimen. Internationaal was er echter een kink in de kabel gekomen waardoor ze het werk nu met uitsluitend eigen volk moesten klaren. Het was dan ook in een echt KNM midden dat we een plaats kregen. We werden verdeeld over de verschillende ploegen van de KNM die vanuit Vlissingen over heel Walcheren en de Scheldemonding werkzaam waren en reeds 's anderendaags begon het werk. Een ploeg vertrok in de stormboot naar het mijnenveld dat voor Breskens lag en een andere in de motorbarkas met bootsman Van Roon, het Oostgat in tot ter hoogte van Westkapelle. Over land trok een derde ploeg naar het strand van Domburg en een vierde naar het strand van Vere.

De duikersploeg met Marcel, René, Firmin, Jacky, Lowie en Dany ploeterden onder leiding van de eindeloos lange mijnheer Castels (we vroegen ons altijd af hoe hij een P-Pak aankreeg) door het slijk van de Vlissingse haven om er duim na duim te zoeken naar oorlogsverrassingen.

Lichaam en geest werden in een minimum van tijd aangepast aan deze nieuwe activi-

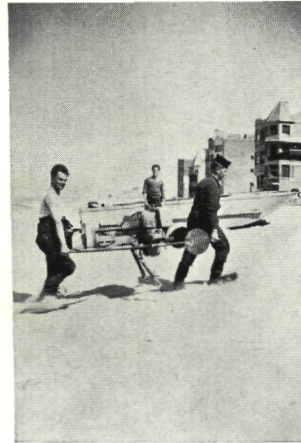
J.B. Dreesen, onderploegoverste.



Neen, geen Marsbewoner, maar een duiker in het toenmalige « P-Pak ».



Een « lichte » hulpmotor.





Men zou denken aan een « science-fiction » verhaal bij het zien van deze onschuldige duiker.

teiten. En de techniek die we van onze Nederlandse collega's leerden was er een die « up to date » was.

In principe trokken twee rubberboten, bemand door 2 roeiers en de sloepscommandant (wij zouden er in België vletten voor gebruiken), een met stenen verzwaarde lijn tussen hen in die over de bodem sleepte. Ontmoette de lijn iets op haar weg dan bleef ze daarin hangen en doordat steeds stroomaf werd gevist dreven de rubberboten naar elkaar toe. De lijnen werden vervolgens samen genomen en voorzichtig opgehaald tot de boten min of meer recht boven hun werk lagen, waarna ze werd overgesneden en van een boei voorzien. Nadat de afgesneden lijnen in de boot terug aan elkaar geknoopt waren, ging de lijn weer naar de diepte. Eens zover werden de boten van de boei gelost, roeiden uit elkaar en vervolgden hun speurtocht.

Een achterkomende rubberboot, bemand met een duiker en een springmeester, die ook als duikmeester fungeerde, controleerden wat aangevist werd. Dit wil zeggen, de duiker liet zich uit de rubberboot, die aan de boei was gaan liggen langs de lijn naar beneden zakken, tot op het aangeviste voorwerp. Was het een mijn, dan kwam hij even terug aan de oppervlakte om een klaargemaakte springlading op te pikken, die hij na een tweede duik op de mijn plaatste. Na terug in het bootje geholpen te zijn werd de boei gelost en lieten zij zich tot op een veilige afstand afdrijven, zorg dragende dat de elektrische lijnen naar de springlading goed vrijbleven. Eens ver genoeg deed de springmeester met een druk op wat we z'n « pomp » noemden het tuig springen. Een flinke klap, een opslaande geyser van water en zand en de kust telde een katymijn minder. En zo ging het dag in, dag uit, met wisselvallige aantallen die aangevist of gesprongen werden. Er hing zoveel af van de omstandigheden die op zee het leven van alle zeevarenden lastig maken. Soms speelde de stroom ons de parten als die keer dat we op de Noordelijke uitloper van het bankje van Zouteland bezig waren. Harry, onze springmeester en Pat (Kid Dynamiet, z'n helper) werden, na de springlading geplaatst te hebben, en te zijn weggeroeid, door de stroom zodanig weggezet dat ze praktisch om hun uitgangspunt terug kwamen. Toen Harry de pomp indrukte ontplofte de mijn juist achter hun



Vanzelfsprekend had de ploeg heel wat sukses bij de jeugd.

rug, op wat in dat soort bedrijf een minimum afstand wordt genoemd. Nadat de rubberboot, zonder zich te bekommeren om de inzittenden, een formidabele sprong had genomen en weer tot rust was gekomen zagen we onze vrienden lager op het water zitten dan voordien en onmiddellijk daarna bereikte ons een eerste hulpgeroep. Het was hoog tijd dat we hen en het materiaal oppikten want hun bijna leeggelopen rubberboot zat al een flink stuk onder water.

Na enkele weken kregen we het bezoek van de toenmalige Commandant DNC, Cdt van W. die even poolshoogte kwam nemen. In dat soort bedrijf was er weinig tijd voor voorbereidingen zoals we die nu in het militaire leven wel eens gewoon zijn. Na de begroeting kreeg hij van Overste Mahieu, Cdt MOD Holland en van Mijnheer Vierhoudt, Cdt MOD Vlissingen, te horen dat zijn jongens als onderdelen van de Nederlandse ploegen, hier, daar en ginder op en om het eiland aan het werk waren. Met een zwaar en zeer militair vervoermiddel verplaatste hij zich dan maar door het nog zeer zwaar geschonden Walcherse landschap, in gezelschap van onze ploegoverste, de toen nog zeer jonge aspirant L., die hem van ploeg tot ploeg tot bij de mannen bracht. Zijn laatste bezoek gold de ploeg die voor Westkapelle aan het werk was. Het was een pracht van een voorjaarsdag, hemels warm, een stralende zon, met een lichte noordoostenbries, die aan deze kant van het eiland niet merkbaar was. De duinen lagen nog onontmijnd, met uitzondering van enkele lang gerokken indianen paadjes, zodat de kamion op ruime afstand achtergelaten moest worden. Na een fikse wandeling door de duinen uit de wind en in de zon, bleef er nog een flinke trek op dat zeer lange blonde Westkapelle strand (waar twee jaar voordien duizenden commando's weggemaaid werden, bij de Walcheren strijd). Onze korpscommandant, in vol ornaat, bleef stevig doorstappen. Hemeltje, had die man moed, de zweetdruppels gutsten van zijn voorhoofd. Toen het tweemanschap dan uiteindelijk bij de werkgroep aankwam wilde het toevallig dat L. het had over de kledij van de ploeg, die naar zijn toendertijd nog zeer bescheiden mening, helemaal niet was aangepast aan dat soort werk. Nooit heb ik een hoger officier zo gul horen instemmen met wat z'n piepjonge collega zei. Had deze om een tropen-uitrusting voor zijn mensen gevraagd hij had ze gekregen.

Na verloop van een zestal weken vond Overste Mahieu dat we dat « mooi voor mekaar brachten » en we d'r nu maar zelf aan moesten beginnen.

De Belgische stranden

Terug in Oostende kregen we onze eerste opdracht. Er lag een mijnenveld van de Broersbank, vlak over Koksijde, tot aan de Franse grens. Er moest dringend een nieuwe telegraafkabel gelegd worden van Engeland naar De Panne en de kabelleggers lagen te wachten op een vrijkomen van het gebied over de vijfde bank. We werden zo goed als kwaad (eigenlijk meer kwaad dan goed) ingekwartierd in enkele oude barakken op de vliegbasis van Koksijde. De vletten werden naar het strand te Koksijde overgebracht en de slag kon beginnen. Onze eerste mijn (in eigen land) visten we aan op een prachtige julidag in 1947. Nadat Marcel ⁽²⁾ de zaak op de bodem was gaan verkennen bleven we met stroom aanvissen tot we een zestal mijnen hadden waarop we een even groot aantal boeien plaatsten. De mijnenlijn was nu duidelijk zichtbaar geworden en week niet af van soortgelijke velden die we op Wacheren hadden leren kennen. De mijnen waren verscherfd gelegd, met 5 meter afstand tussen de lijnen en 30 meter tussen 2 opeenvolgende mijnen. Dag in dag uit zwoegden we trekkend aan de riemen, sleurend met springladingen en P-Pak - duikers om zo vlug mogelijk op te schuiven in de richting van de Franse grens, telkens weer hernemend op het geviste stuk in angst van er toch maar eentje vergeten te hebben.

De eerste naoorlogse vakantiegasten waren op het strand verschenen. Met het nieuw toeristische seizoen als inzet was ons opgelegd niet te spreken over het soort werk dat we deden. We moesten maar vertellen dat we oefenden met duikers en springstoffen. Het resultaat was echter dat we een massa scheldwoorden te verwerken kregen, van mensen die meenden dat ze reeds genoeg belastingen voor ons betaalden, zonder dat ze ook nog moesten gestoord worden in hun eerste naoorlogse strandgenoeuens. We zwegen en werkten voort. We zwegen ook toen we dat kleine jongetje die « tellermijn » ⁽³⁾ afnamen die hij in het zand gevonden had en die hij gebruikte om zijn zandkasteel te versieren. En in alle stilte gaven we de schipper van de eerste commerciële DUCK op het strand de nodige aanwijzingen om van zijn « Zeetochten. Promenades en mer » veilige reizen te maken.

Naarmate we de plaats naderden waar de ingebruik zijnde telegraafkabels lagen werd met meer voorzichtigheid gesprongen, (het springen is hier gebruikt in de betekenis van mijnen tot ontploffing brengen).

Het gebied rond elke aangeviste mijn werd nu in een straal van 15 m door een duiker onderzocht alvorens ze te laten springen. Al de voorzorgsmaatregelen konden echter niet baten want op een voormiddag bij het springen van de tweede mijn van die dag hadden we een telegraafkabel mee. Van tegenslag gesproken, maar we bleven goed opschieten en enkele weken later waren we de gevaarlijke zone voorbij en gaf Lt L, onze ploegoverste, het gebied tot daar vrij.

En op een morgen zagen we, eerst nog ver weg in de morgennevel, de kabellegger over de banken liggen om dan langzaam, bijna kruipend, naar het strand toe te komen. Iedereen zweeg en keek toe, niet zo heel gerust, tot Lt L de spanning verbrak met een « well done, boys ».

De eerste winter stond voor de deur. De barakken van het vliegveld van Koksijde werden ongeschikt bevonden als winterlogies en de ploeg met materiaal verhuisde naar de kazerne (nov. 47). Van daaruit trokken we elke morgen uit, meestal vroeg, soms heel vroeg, want veel hing in het bedrijf van de tijd af - om 's avonds laat weer binnen te vallen.

Op een dag, we zaten toen tegen de grens, visten we, wat volgens de grenspalen op het strand, de laatste mijn van dat veld op ons grondgebied moest zijn, aan. Marcel, die eerst dook vond een warboel van beton en ijzer waar hij niet aan uit geraakte. Na nog eens gedoken te hebben en na ruggespraak met z'n collega's die ook even een kijkje gingen nemen, Kwamen ze tot het besluit dat het een pak ineengeduwde mijnen waren. Later vernamen we dat de Fransen voor de opruiming een systeem hadden gebruikt waarbij een zware ankerketting door het veld (E 109) werd gesleept door twee sleepboten.

⁽²⁾ Marcel Debecq, gesneuveld in Oostduinkerke in 1969.

⁽³⁾ Anti-tank landmijn.

Sommige mijnen ontploften, andere werden vernield alvorens het contact de lading raakte. En waarschijnlijk hadden ze al die rommel zonder weten mee opgesleurd tot waar ze de grenspaaltjes zagen. 's Anderendaags bij het klaren van de dag lieten we de hoop met één springlading ontploffen. Het werd de laatste klap maar ook de zwaarste van heel het mijnenveld aan de Westkust.

En zo trokken we verder, van De Panne naar Middelkerke, van Middelkerke naar Klemskerke. Van daar uit over De Haan, Wenduine naar De Zoute waar we voor een andere grensmaal kwamen te staan. Twee en een half jaar lang zaten we in de beweging; vletten en materiaal verslepen, mijnenveld aanvissen, eens de lijn gevonden en gecontroleerd, markeerboei plaatsen. En dan maar « aanvissen », markeren, controleren, springen en weer voort. Na het afwerken van een bepaalde lengte werd het afgevisste en gesprongen stuk herdaan, een controlezoekslag. Bijna onmerkbaar schoven we doorheen de seizoenen. We leerden vanuit onze vletten de duizend gezichten van de zee kennen. We werden meesters in het roeien door de branding.

Elke dag weer opnieuw trachtten we de watergeesten te vlug af te zijn door hen enkele mijnen meer te ontfutselen. Maar soms moesten we haastig ons materiaal in veiligheid brengen om dan stil, onder de indruk van zoveel geweld, naar de brullende watermassa te kijken die een zoveelste aanval op duinen en strand inzette.

Zoals die Noordwesterstorm van 1 maart 1949 waarbij zodanig veel geweld loskwam dat de duinen meters diep werden ingevreten door het water. Bunkers die uit W.O. I dateerden verloren hun zandvoet en kantelden op het strand. Onze vletten die halverwege de duin lagen, werden meegesleurd en kilometers verder aan wal geworpen, half afgebroken.

We maakten in de loop van die jaren allerlei mee. Zoals die keer op een mistige morgen toen we in Heist toekwamen en daar een vissersboot hoog en droog op het strand zagen liggen. Veel had de manschap niet te vertellen, even voordien hadden ze nog gediëpt en er was water genoeg geweest, de gis scheen te kloppen lijk een bus, maar het volgende ogenblik zaten ze vast, vlak tegen hoogwaterlijn.

Dat werd een kluijfe naar onze tand. Hier kwam de echte zeemanschap aan het bod. De vletten werden naar het water gebracht, ankers en trossen klaar gemaakt en volgens

Zo werd de boot te water gebracht, na een schets uit de periode 1949.



de regels der kunst uitgezet. En even voor hoog water begonnen we met man en macht in te hieuwen, terwijl de schroef vol achteruit sloeg. Langzaam schoof de boot onder luid hoerageroep naar dieper water. De schipper en z'n volk dankten ons op de voor hen gebruikelijke wijze, ruw maar uit ter harte. Die dag hadden we op de oostkust vrienden gemaakt die niet meer uitvoeren of binnenkwamen zonder even langs te komen met hun groet en de traditionele ben vis.

Soms waren er ontroerende ogenblikken zoals die keer, toen we op een grauwe 17de februari morgen voor het monument van Koning Albert stopten, en ons in werkkledij met duffelcoats voor het standbeeld van de koning-ridder opstelden om na enkele woorden van onze ploegoverste L. een minuut stilte in acht te nemen. Nooit hadden we onze rauwe bende zo onder de indruk geweten.

Op en andere dag kregen we kans ons aanvissysteem te testen. Bij een korte draai met de « sturmboot » wipte de buitenboordmoter uit z'n steun, waarschijnlijk losgetrild, en verdween in de diepte. Onmiddellijk ging het anker over de zij, en werden twee vletten bijgeroepen die met het aanvissen begonnen. Bij de eerste trek hadden ze « piks ». Toen net als voor een Katymijn de sleepeinden bij elkaar werden genomen en ingehaald werd kwamen er luchtbellen aan de oppervlakte. Enkele minuten later werd het ding, na tussenkomst van een duiker, bovengehaald, tot onzeggelijke voldoening van Harry, de springmeester, die gelegenheidsmachinist speelde die dag.

Maar aan alles komt een einde. In de vergeelde en verfrommelde bladen van de restant van een notaboekje staat nog te lezen.

28-9-49

4 vletten te water (met namen van mensen, die zoveel herinneringen oproepen). Wind NE, kracht 2, in zee van 0830 tot 1615. Controleslag. Niets meer aangevist. Einde van E 101 (mijnenveld dat van voor de Lippenslaan in Knokke tot bijna aan de Nederlandse grens liep).

29-9-49

4 vletten te water (weer die namen die me doen denken aan weleer). Geen wind. Mist, in zee van 0930 tot 1715.

Begonnen met E 102 (het mijnenveld dat, van juist voor Grand Hotel in Knokke naar de muur van Zeebrugge liep). Mijnenveld bij de eerste trek aangevist. Spit. 10 minuten gedoken. 5 mijnen aangevist en gesprongen.

30-9-49

SW wind - 2-5. In zee van 0800 tot 1700. 9 mijnen aangevist en gesprongen. Totaal voor het veld : 14.

En zo bladzijde na bladzijde tot :

6-10-49

Mist. Vissersboot op het droge. Helpen hem terug in het water. 7 mijnen aangevist en 6 gesprongen. Totaal voor het veld : 30.

Het boekje eindigt op 14-10-49 met lichte variabele winden, 4 vletten te water, 6 aangeviste en gesprongen mijnen en een totaal aantal van 60 voor veld E 102.

Midderwijl was voor Zeebrugge ook een ploeg begonnen met M.T.L.'s (Motor Towing Launches) om 2 velden te klaren die te ver in zee lagen voor de vletten. Ze gebruikten het Franse systeem waarbij een zware anker ketting tussen hen in werd gesleept. En tegen het einde van het jaar 1949 werd het kustgebied vrij verklaard van katymijnen.

Van de oorspronkelijke ploeg bleven er op dat ogenblik nog 7 man over, de anderen waren in de loop van 1948 en 1949 de gemuteerden en de demobs komen vervangen. We hadden in 2 1/2 jaar met onze vletten, 5 mijnenvelden geruimd en hierbij ongeveer 711 katymijnen aangevist en gesprongen. Dit alles dank zij de 45 man, die in totaal, de ene langer dan de andere, van de ploeg hadden deel uitgemaakt.

De Katymijn-party had haar werk gedaan, er bleef dan ook niets over dan haar te ontbinden. Met haar verdween een brok echt Zeemachtsleven, die echter in de herinnering van velen zal blijven voortbestaan. Een mooie bladzijde uit het Zeemachtsboek werd omgedraaid.

J.B. DREESSEN,
Oppermeester.

Maakten deel uit van de Katy - Mine Party

1. Bonte	Sloepsgast	van jan 1949 tot 27 aug 1949
2. Caers C.	Sloepsgast	van apr 1947 tot 08 apr 1949
3. Camoen	Sloepsgast	van apr 1947 tot 31 oct 1947
4. Casse R.	Sloepsgast	van apr 1947 tot 05 sep 1949
5. Comeliau	Sloepchef	van apr 1947 tot 22 feb 1949
6. Daloze J.	Sloepsgast	van begin 1949 tot 22 feb 1950
7. Daniels	Duiker	van apr 1947 tot 31 jan 1949
8. Debeck M.	Chef duikploeg	van apr 1947 tot 22 feb 1950
9. De Brabant G.	Sloepsgast	van apr 1947 tot 30 aug 1949
10. Demaret	Sloepsgast	van apr 1947 tot 27 aug 1949
11. Depriester	Sloepsgast	van sep 1949 tot 12 oct 1949
12. Dreesen J.B.	Onderploegoverste	van apr 1947 tot 20 dec 1949
13. Dumarey R.	Motorist	van einde 1947 tot einde 1948
14. Gronier J.	Duiker	van apr 1947 tot 31 jan 1949
15. Heine R.	Sloepchef-duiker	van apr 1947 tot 22 feb 1950
16. Jansemme F.	Duiker	van apr 1947 tot 22 feb 1950
17. Lausberg	Sloepsgast	van feb 1949 tot 22 feb 1950
18. Lecomte	Sloepsgast	van feb 1947 tot 22 feb 1950
19. Lienart J.C.	Ploegoverste	van apr 1947 tot 31 jan 1950
20. Maertens U.	Sloepsgast	van apr 1947 tot 31 jan 1949
21. Malengreau	Sloepsgast	van apr 1947 tot 25 aug 1949
22. Mees	Sloepsgast	van begin 1948 tot 05 sep 1949
23. Patinet	Helper-springmeester	van apr 1947 tot einde 1948
24. Petitjean	Sloepsgast	van apr 1947 tot einde 1948
25. Poty	Sloepsgast	van begin 1948 tot feb 1949
26. Remen L.	Duiker	van apr 1947 tot 31 jan 1949
27. Richard	Sloepsgast	van apr 1949 tot 05 sep 1949
28. Spittaël	Duiker	van einde 1948 tot 22 feb 1950
29. Salembier	Sloepsgast	van apr 1947 tot 31 oct 1947
30. Stubbe G.	Verpleger-sloepsgast	van jan 1949 tot jan 1950
31. Thijs F.	Sloepsgast	van apr 1947 tot 08 apr 1949
32. Van Damme R.	Sloepsgast	van apr 1947 tot 31 jan 1949
33. Verdonck L.	Sloepchef	van apr 1947 tot 08 apr 1949
34. Vercauteren	Sloepsgast	van apr 1949 tot zomer 1949
35. Vergauwen R.	Seinmeester	van apr 1947 tot 08 apr 1949
36. Van Klapdorp	Sloepsgast	van jan 1949 tot 22 feb 1950
37. Van Parijs	Springmeester	van apr 1947 tot 31 jan 1949
38. Van Staen	Sloepsgast	van einde 1948 tot 25 aug 1949
39. Wageneers	Sloepsgast	van apr 1947 tot 31 oct 1947
40. Warnier	Sloepchef-springmeester	van apr 1947 tot 22 feb 1950



wreck disposal service

QUELQUE SOUVENIRS DU SERVICE DE DISPERSION DES EPAVES

w. lemaire

Nous sommes en novembre 1948. La Force Navale dans sa troisième année d'existence, compte une frégate, sept dragueurs, un baliseur et un garde pêche, occupés respectivement à la sécurité de la navigation aérienne transatlantique, au dragage des champs de mines, au balisage des passes et à l'assistance de nos pêcheurs.

Il reste un danger dont aucun service ne s'occupe encore, celui que représentent les quarante-quatre épaves jalonnant les routes menant à nos ports et principalement à Anvers dont dépend essentiellement la reprise de notre économie.

Comme il se doit la Force Navale se voit confier cette tâche. Le Lieutenant de Vaisseau Waignien, auquel succèdera le Capitaine de Corvette Lurquin, est chargé de l'opération ; le Lieutenant de Vaisseau Blasin qui a reçu une formation de scaphandrier à la KNM sera conseiller technique et l'Enseigne de Vaisseau Lemaire le « number one » comme nous disions alors, le premier lieutenant.

On a besoin, pour ce travail, d'hommes compétents et débrouillards, ardents au travail, connaissant les explosifs et leur danger et se souciant peu des W.E. et des congés ; de jeunes QMT sont choisis : Hoogewys, disparu il y a peu dans l'accident de déminage d'Oostduinkerke, Ansaelens, Van Straelen, Trempont ; il y a même un jeune milicien charpentier, Koten, qui fera carrière à la Force Navale.

Les moyens sont rassemblés : le « BOATSMAN JONSEN », ainsi baptisé en souvenir d'un sous-officier de la Royal Navy section belge, tué lors des opérations sur l'Escaut. Ce navire est un ancien forceur de blocus allemand, sorte de petit caboteur à coque renforcée et superstructures blindées, dont la forte signature magnétique devait le faire échapper aux mines, celles-ci explosant avant son passage.

En service à la marine de l'Etat, comme bateau pilote, (SLB 19), ce navire court 9 nœuds à pleine puissance de sa triple expansion, se nourrit de briquettes et roule à cœur joie ; les pilotes doivent le regretter amèrement !

Nous touchons aussi le MFV 193 qui assurera notre soutien logistique en opération, le ZM 1, vedette empruntée au pilotage, servira au langage des charges explosives et le ZM 2, barcasse munie d'un écho-sondeur, fera les relevés d'épaves.

Il nous faut une technique : le capitaine Beswick de la Royal Navy, ancien commandant de Q ship, nous l'expose ; c'est anglais, c'est donc simple et efficace. Après avoir bien repéré la position de l'épave, il faut, au moyen de charges explosives, creuser des tranchées de chaque côté jusqu'à ce que les sondages indiquent que la coque est enfoncée au niveau du fond environnant. On fait alors sauter les mâts et superstructures s'il en reste et le tour est joué.

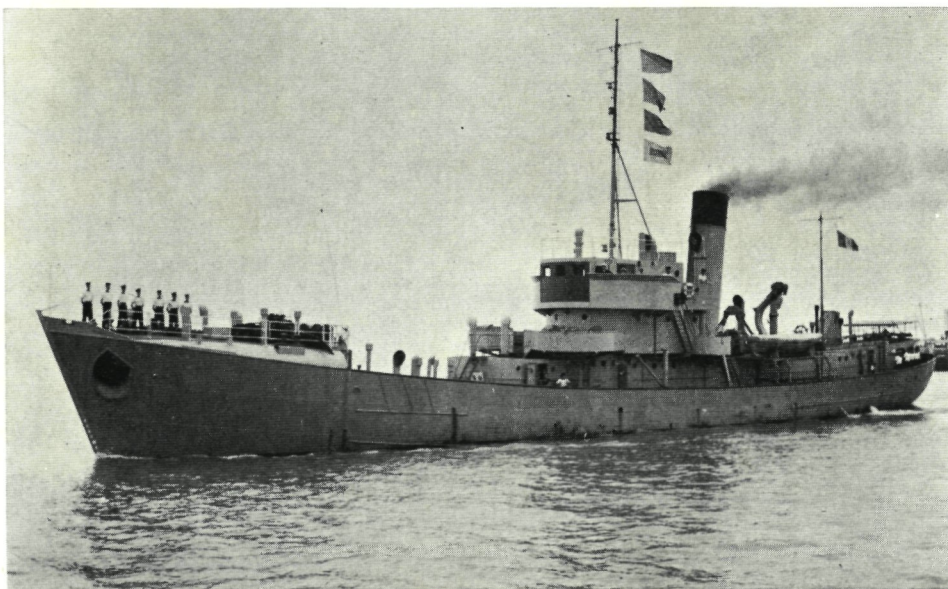
Commençons par faire connaissance avec ce « BOOTSMAN JONSEN ». Les soutes pleines de briquettes puisées au parc jouxtant le bassin à flot, nous passons l'écluse pour aller à la base de dragage ; la marée est basse et nos 4 m. 5 de tirant d'eau nous empêchant de virer devant l'école de navigation, force nous est de sortir du port pour venir ensuite nous amarrer à la base. Le « Vieux » semble perplexe.

On appareille pour Chatham pour compléter notre équipement ; à peine sorti d'Ostende, le « Vieux » jette un coup d'œil vers l'arrière et voit, médusé, les musoirs d'estacades défilant plein N.E. ! Le chef machine sur la passerelle : « Commandant, les chauffeurs n'ont guère l'habitude et la pression n'est pas forte ! »

Le Vieux semble un peu plus perplexe ! Le retour de Chatham nous réserve une bonne tempête de N.E.. Nous prenons la mer de travers et un magnifique roulis ravage tout à l'intérieur.

Engoncé dans mon ciré, je prends le quart de minuit à la hauteur du Westhinder et le Vieux qui n'a pas bougé depuis Chatham va essayer de se maintenir dans sa couchette. Cela force de plus en plus ; deux heures du matin : le Commandant réapparaît - « Où sommes nous Lemaire ? » - « Westhinder juste derrière Commandant ! » - « Vous vous payez ma tête (expression corrigée), vous avez repris le quart au Westhinder ! » - « C'est juste Commandant, mais la fameuse pression nous joue à nouveau des tours, bien que les matelots de pont aident les chauffeurs à enfourner les briquettes ! »

Le « BOOTSMAN JONSEN »



Ne voulant pas détériorer les bonnes relations que nous avons avec la Marine de l'Etat, je m'abstiens de rapporter ici les commentaires du Commandant sur le cadeau que celle-ci nous avait fait.

Il est temps de commencer notre travail. Le navire grec ELEPHTERIA coulé dans la passe à l'ouest de Zeebrugge sera notre première mission.

Comme un bras vengeur tendu vers le ciel, le dernier mât, encore gréé de ses poulies rouillées, indique la position ; nous ancrons à proximité : **le ZM 2 à l'écho sondeur et le ZM 1 à la sonde à main relèvent et marquent l'emplacement exact de l'épave.**

On doit maintenant creuser les fameuses tranchées de chaque côté de la coque ; le ZM 1 embarque seize charges de 150 kg, amarrées par paires ; une seule des deux charges est munie d'un relai et d'un détonateur. Il manœuvre sous le courant de l'épave et largue deux charges à 3 m de la coque ; il se laisse alors dériver en déroulant un fil électrique et à distance suffisante, la mise à feu est faite.

Le cirque commence : embarquer les charges, les armer, en larguer deux sous le courant, se laisser dériver, faire exploser, récupérer le fil qui s'accroche un peu partout et recommencer inlassablement sans perdre de temps pour profiter au maximum des bonnes météo.

Entre-temps la sonde vérifie l'enfoncement de l'épave ; le mât nous est précieux : son inclinaison nous indique la tranchée la plus profonde ; il nous faut alors opérer de l'autre bord, toujours sous le courant qui emporte le sable soulevé par les explosions.

Notre estimation des distances et de la force du courant est parfois prise à défaut : comme il y a prescription, je peux avouer que certaines taches de mazout qui maculaient les jambes des baigneuses durant l'été 49 étaient dues aux fuites des soutes de l'ELEPHTERIA.

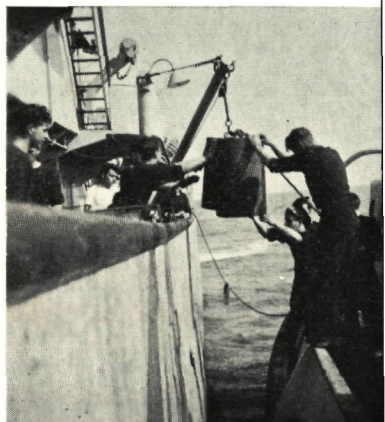
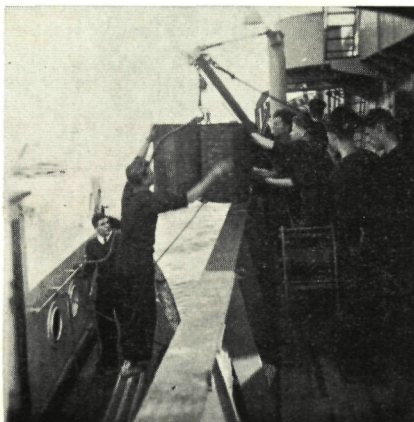
Il faut profiter au maximum des périodes de beau temps — aussi les hommes travaillent à la limite de leurs forces ; on charge avant l'aube et les dernières explosions se font parfois la nuit tombée, ce qui n'est pas toujours du goût du Commandant.

Comme il faut s'y attendre les coups de vent nous forcent souvent à gagner l'abri du môle de Zeebrugge. L'attente commence ; les hommes font l'entretien et la toilette du bord, embarquent les charges, profitent d'une sortie. Le week-end est là... le temps se met au beau, le travail reprend. Au rendez-vous manqué les filles diront une fois de plus que les marins ne sont jamais de parole !...

ZM1 : Ex.-Vedette du pilotage utilisée pour la mise en place des charges.



Mise à bord du ZM1 des charges explosives de fond.



On continue de creuser et bientôt les sondages nous indiquent que le pont est légèrement en-dessous du niveau du fond.

Le moment est venu de faire sauter le mât et les superstructures. Durant cette opération des munitions contenues à bord de l'épave font explosion ; heureusement nous étions à bonne distance !

Entre deux opérations l'entraînement se poursuit, le Commandant trouve que nous n'avons pas assez de scaphandriers ; me voici avec le Quartier-Maître Ansaelens à l'entraînement sous la direction du Lieutenant de Vaisseau Blasin. En plongée dans la boue du bassin à flot à Oostende, je trouve le long du bord un monticule qui m'intrigue.

Les chauffeurs ont trouvé plus facile de vider les cendres de la chaufferie dans le bassin plutôt que de les transporter à terre ! Si le premier lieutenant se fait scaphandrier pour surveiller les chauffeurs, où va-t-on ?

Nous recevons l'ordre de nous occuper du « FOSCOLO » navire Italien coulé en 1939 à l'Est de Zeebrugge. Cette épave est entièrement recouverte et sa localisation nous pose des problèmes ; aussi nos charges coulent parfois trop près de la coque — en une nuit le port de Zeebrugge est couvert de blocs de graisse : c'est la cargaison de notre FOSCOLO qui fait surface. Une semaine plus tard voici des pommes qui remontent, un peu ratatinées mais encore bonnes à croquer !!!

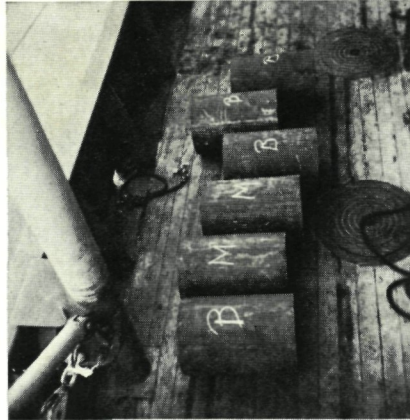
Inlassablement le « PASTOR PYPE », unité hydrographique de la marine de l'Etat, passe et repasse sa barre de sondage sur l'emplacement de l'ELEPHTERIA ; occupés sur le FOSCOLO, nous suivons ses recherches avec intérêt : notre travail est-il correctement fait ? Quelques semaines plus tard les bouées vertes qui marquaient l'épave sont enlevées et c'est avec une certaine fierté que nous traçons la route du « BOATSMAN JONSEN » sur cet endroit, inaugurant nous-mêmes ce passage dégagé.

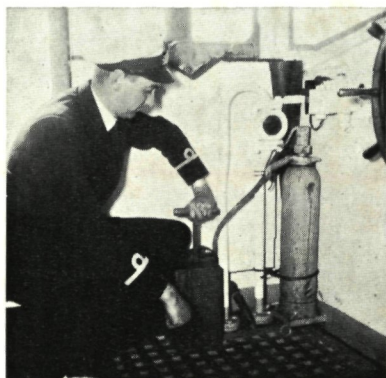
Confronté avec une vie rude : longues heures de travail, congés parcimonieux, brefs séjours au port pour charbonner et embarquer les charges explosives, l'esprit de l'équipage s'est formé peu à peu — les hommes aiment leur travail et leur lourdaud de navire —. Je me souviens qu'après une période de travail intense, ordre nous est donné d'appareiller pour Rotterdam un lundi matin. Après avoir charbonné et lavé la peinture le samedi, j'aurais aimé faire peindre le dimanche mais les hommes avaient besoin de souffler un peu. Le lundi matin, le « BOATSMAN JONSEN » était peint. « Vous comprenez Lieutenant, on ne pouvait pas aller comme ça chez les Kees ! »

Préparation des charges le long du bordé. Mise en place de la charge relais.



Charges préparées.





L'auteur de l'article va faire sauter une « ceinture de charges ».



La « victime » encombrante...



...sera-t-elle détruite ou enfouie ?

Occupé dans sa cambuse, le cuisinier n'est pas heureux ; le ménage, singulièrement dépourvu d'imagination à l'époque, ne lui fournit que carbonades et choux ; aussi notre ravitailleur, le MFV 193, disparaît parfois, discrètement, et le Commandant trouve, avec la sole dans son assiette, le pourquoi de ces expéditions qu'il feint d'ignorer.

Le « FOSCOLO » à son tour s'incline d'un bord puis de l'autre et incroyablement creuse son trou dans le sable ; les plombs de sonde tâtent le fond ; il subsiste un endroit surélevé qui nous coûtera beaucoup d'efforts : c'est une partie de la coque qui s'est détachée lors du naufrage ; finalement la zone est dégagée de toute obstruction. La deuxième mission est accomplie.

En utilisant des moyens fort modestes la Force Navale a créé un service efficace de destruction des épaves. Elle le doit surtout au courage et au dévouement de ses équipages.

Le Capitaine de Corvette Lurquin prend le commandement du « GEORGE LECOINTE » le second des six escorteurs de la classe « ALGERINE » repris à la Royal Navy.

Je le rejoins bientôt comme navigateur et quitte, non sans regret le « BOATSMAN JONSEN » et ses hommes.

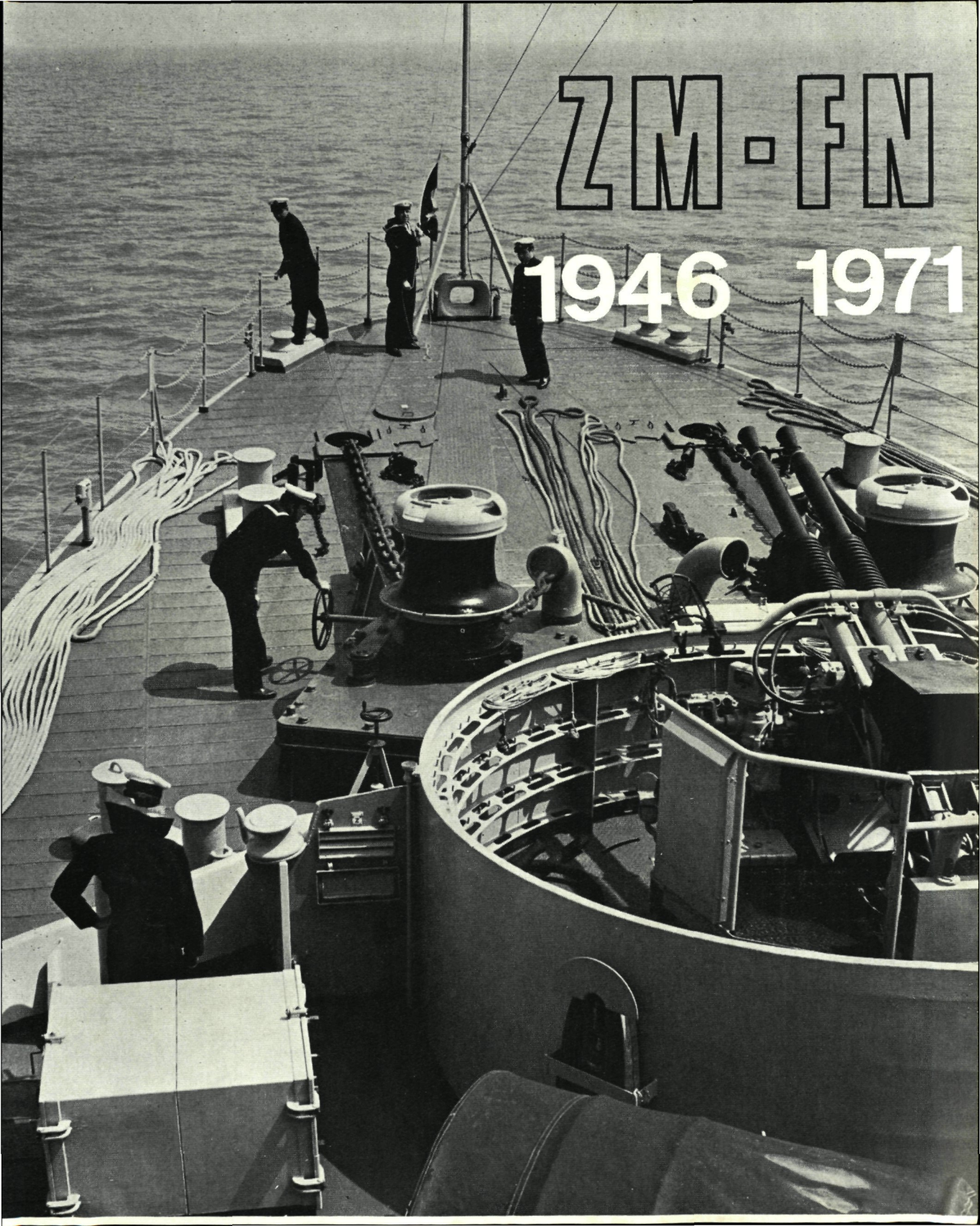
La période des « ALGERINES » commence...

Capitaine de Vaisseau,
W. LEMAIRE.



ZM-FN

1946 1971





NON MULTA SED MULTUM

« Overwegende het bestaan van een Belgisch zeekorps dat bestaat onder de benaming van Belgische Sektie van de Royal Navy, waarvan de Officieren en de manschappen militaire opdrachten te vervullen hebben.
« Gezien het belang van de Natie verlangt dat dit Korps een nationaal statuut heeft... »

Zo begint het besluit van de Regent van 30 maart 1946 welke de Zeemacht stichtte op datum van 1 februari 1946 en die tevens het wettelijk bestaan verzekerde, in tegenstelling met de Brigade Piron die zijn troepen naar Engeland terugtrok.

Onze bedoeling is deze 25 jaren te overschouwen en te zien wat er in die 25 jaren geschied is in het belang van de Natie.

Eerst en vooral, wat is er bij de start van dit opgerichte korps onder de benaming van Belgische Sektie van de Royal Navy, die zijn ontstaan kende op het einde van het jaar 1945 ?

In oorlogstijd opgericht, hangt de BSRN operationeel af van de Britse admiraliteit; administratief gezien valt deze onder de Regie van de Marine (Gouvernement Londen), financieel wordt ze gesteund door de « Mutual Aid ». De schepen, alsook de uitrusting zullen ons geleverd worden, maar dit akkoord wordt slechts van kracht op datum van 8 nov. 1945. De getalsterkte op 6 juli 1945 bestaat uit :

77 Officieren : 3 bij de Staf van de « Flag Officer Belgium » te Brussel.
50 in de havens te Oostende, Antwerpen en Gent.
16 aan boord van de Belgische mijnenvegers.

2 in Engeland.
2 in Duitsland.

378 Onderofficieren werden aangeworven voor oktober 1944.

219 worden in de verscheidene diensten van de havens van Antwerpen en Gent overgebracht.

136 schepen in, aan boord van de mijnenvegers.

23 vertrekken naar Engeland.

1.000 manschappen werden ingelijfd tussen december 44 en juni 45 in Engeland.

175 autobestuurders werden aangeworven, waarvoor er 116 voorzien worden voor het continent.

Het totaal hiervan bedroeg : 1.600 man. De schepen :

Een maalboot Oostende-Doeve, de « PRINSES MARIE JOSE » ; beter gekend onder de naam van « PMJ » die dienst doet als depot te Oostende.

2 visserijwachtschepen : de « ARTEVELDE » en de « BREYDEL », teruggekeken van de Duitse Oorlogsmarine.

1 Britse boeienlegger « HMS BARCOCK », 9 mijnenvegers van het 118e smaldeel ; HMS 1020, HMS 182, 183, 187, 188, 189, 191, 193, 226.

2 dienstscheep MFV 182 - 193.

NON MULTA SED MULTUM

Considérant qu'il existe sous la dénomination de Section belge de la Royal Navy, un corps naval belge dont les officiers et marins accomplissent des services militaires ;

Que l'intérêt de la Nation exige que ce corps soit doté d'un statut national...

Ainsi débute l'arrêté du Régent du 30 mars 1946 qui institua la Force Navale à la date du 1er février 46 et qui lui donna l'existence légale qu'à l'opposé de la brigade Piron, elle n'avait pas au retour d'Angleterre.

Notre propos est de survoler les 25 années qui nous séparent de cet événement afin de voir comment s'est édifiée cette Marine et ce qui s'y est accompli dans l'intérêt de la Nation.

Et tout d'abord, qu'y a-t-il au départ sous ce nom de Section Belge de la Royal Navy, en cette fin 1945 ?

Née du temps de guerre, la SBRN dépend opérationnellement de l'Amirauté britannique ; administrativement, elle est rattachée à la Régie de la Marine (Gouvernement de Londres) ; elle est soutenue financièrement par le « Mutual Aid » ; ses navires et ses équipements en proviennent, mais cet accord vient à terme le 8 novembre 1945.

Son effectif (6 juillet 1945) est de :

77 officiers : 3 à l'EM du Flag Officer Belgium à Bruxelles.

50 dans les ports d'Oostende, Anvers et Gand.

16 à bord des dragueurs de mines belges.
2 en Angleterre.

2 en Allemagne.

378 sous-officiers recrutés avant octobre 1944 :

219 dans les différents services des ports d'Anvers et Gand.

136 à bord des dragueurs.

23 en Angleterre.

1000 recrues engagées entre décembre 44 et juin 45 à l'entraînement en Angleterre.

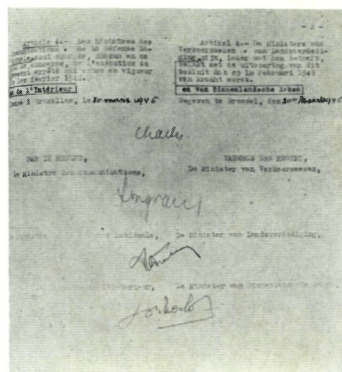
175 chauffeurs dont 116 sur le Continent.

Total 1600

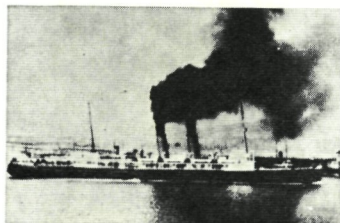


L'insigne de l'époque des pionniers.
Het kenteken van de pionnier.

Geboorteakte Zeemacht.



« PRINCESSE MARIE-JOSE »



Ses navires :

Une malle Ostende-Douvre, la « PRINCESSE MARIE-JOSE », plus connue sous le nom de PMJ qui sert de dépôt à Ostende.

2 avisos garde-pêche : l'ARTEVELDE et LE BREYDEL récupérés à la Kriegsmarine.

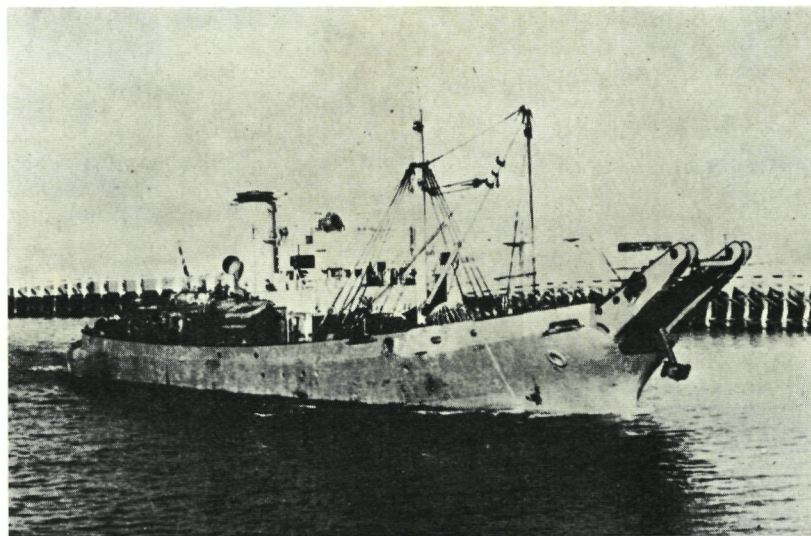
1 baliseur britannique HMS BARCOCK.

9 dragueurs de mines de la 118e Flottille : le HMS 1020, et les HMS 182—183—187—188—189—191—193—226.

2 bâtiments de servitude : MFV 182 et 193.

2 canots de rade de pilotage venant de l'Administration de la Marine.

Le « BARCOCK »



Cela c'est le point de départ. Cet ensemble qui légalement n'est pas la marine belge n'a pas cessé un instant d'être en pleine activité. Poursuivant son travail sans relâche dans nos ports ou sur le littoral pour les dégager au plus vite des mines et des obstacles les plus incroyables accumulés là par les Allemands lors de la construction de leur « Mur de l'Atlantique » et lors de leur retraite en 1944, elle a déjà à son actif 70 mines détruites dans l'Escaut et près de 650 sur la côte.

1946

Sous les ordres du Lt-Cdr RNR Petitjean, qui a les fonctions de Commander MS Belgium, les dragueurs de la 118e escadrille draguent les approches des ports et les routes qui y mènent. A Anvers, fonctionne, sous la direction du Lt. RNR L. Lurquin, le service de démagnétisation des navires marchands. En août 1946, le Ministère de la Défense Nationale met la caserne Général Mahieu à la disposition de la Force Navale.

2 motorsloepen van het loodswezen, die van het Zeewezen gekomen zijn. DIT IS HET VERTREK PUNT, een vertrekpunt dat zich meer en meer uitgebreid heeft in volle aktiviteit, want deze groep, die werkelijk niet behoorde tot de Belgische marine heeft reeds de vernietiging van 70 mijnen op zijn aktief in de Schelde en 650 mijnen langs de Kust. Onophoudend wordt het werk in onze havens en aan onze kust voortgezet. Steeds wordt er gevaarlijk oorlogstuig opgeruimd dat achtergelaten was door de Duitsers bij het oprichten van de Atlantische Muur en ten gevolge van hun terugtrekking in 1944.

1946
Onder het bevel van Lt. Cdr. Petitjean, die de funktie van Commodore M.S. Belgium vervult, worden de mijnenvegers van het 118e smaldeel ingezet om de nabije havens en wateren te ontminnen.

Te Antwerpen funktioneerde de dienst demagnetisatie van de Koopvaardij schepen onder de leiding en het bevel van Lt. RNR Lurquin.

In augustus 1946 stelt het Ministerie van Landsverdediging de Generaal Mahieu Kazerne ter beschikking van de Zeemacht.

Het Kommando van de mijnenvegers en de Kust Divisie blijven aan de Kaai Istamboul.

Nederland aanvaardt de opleiding en vorming van onze duikers-ontmijners alsook voor de ploegen die gelast zijn met de vernietiging der wrakken.

De « BARCOCK » herlegt de boeien op de waterwegen die leiden naar onze haven.

De « PORT-PARTY », onder het bevel van Lt. Pesch, verzekert de toegang tot de haven van Zeebrugge.

Mijn per mijn wordt onschadelijk gemaakt, meter per meter wordt gezuiverd en zo wint men langzaam maar zeker terrein.

Op 13 september overhandigt de Prins Lt-Cdr. RNR. Petitjean.

Reste sur le quai Istamboul la direction des dragueurs de mines : la Division Navale Côtière.

La Hollande accepte de former nos plongeurs-démineurs et les équipes de destruction des épaves.

Le « BARCOCK » refait le balisage des routes qui mènent à nos ports.

A Zeebrugge, le Port-Party, sous les ordres du Lt. Pesch, dégage les accès, les passes et les quais ; mine par mine, mètre par mètre, on gagne du terrain.

Le 13 septembre, le Prince Régent remet un étendard à la Force Navale : le Commodore G. Timmermans le reçoit de ses mains.

1947

Les dragueurs MMS, jour après jour ouvrent des passes et les élargissent dans toute la zone de responsabilité belge.

A Zeebrugge, le « Port-Party » continue son travail de neutralisation des mines.

Sur les plages, le Lt Pesch et son équipe continuent le nettoyage. Leur secteur va de la laisse de marée basse à la ligne du tram ; au delà opèrent les démineurs de l'armée du Capitaine Bastin.

Un nouveau service le « Katy Mine Party » commence l'enlèvement des mines anti-débarquement mouillées en eaux peu profondes le long de la côte. A titre de réparation de guerre, la F.N. s'enrichit d'une unité, le « BOOTSMAN JONSEN » et l'affecte au Service de Destruction des Epaves.

Le 2 avril, l'Amérique cède à la Belgique, une frégate qui sera appelée le « Lt DE VAISSEAU VICTOR BILLET » en hommage à l'un des courageux fondateurs de la Section Belge qui périt au débarquement de Dieppe.

Een groep « leerlingen » Katy-mine Party klaar voor vertrek op kursus naar Nederland.



Regent een standaard aan de Zeemacht. Commodore Timmermans ontvingt deze uit de handen van de Prins. Aan de kust en in de Schelde zijn reeds 712 mijnen opgehaald en vernietigd.

1947

Voortdurend maken de mijnenvegers « MMS » de doortocht van onze waterwegen veilig.

Te Zeebrugge is de « PORT-PARTY » druk bezig met het vernietigen van mijnen. De Lt. Pesch en zijn ploeg zuiveren verder de stranden. Hun zone spreidt zich uit van aan het water bij laag tij tot aan de tramlijn, verder werken de ontminers van Kapitein Bastin.

Een nieuwe ploeg, de Katy-Mineparty genoemd begint met het opruimen van de anti-ontschepingsmijnen.

Tengevolge van de opgelopen oorlogschade krijgt de Zeemacht een nieuw schip de « BOOTSMAN JONSEN » genoemd. Deze eenheid wordt ingelegd voor het vernietigen van wrakken.

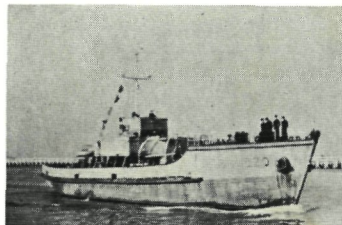
Op 2 april staat Amerika een Fregat af aan België die de « LTZ. VICTOR BILLET » zal genoemd worden, dit ter ere aan een van onze dappere stichters van de Belgische Sektie die tijdens de ontschepping te Dieppe om het leven kwam. Deze Fregat zal dienst doen als school- en weerkundig schip.

Ingedeeeld bij het « K » Station, in de Atlantische Oceaan, wordt het om de 3 weken afgelost door de HRM « SIRRIUS » van de Koninklijke Nederlandse Marine.

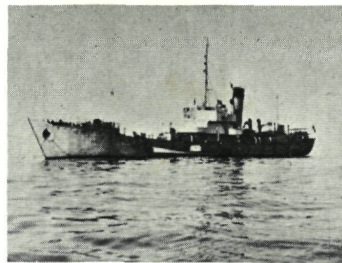
In de maand juli van dit jaar wordt de Muziekkapel van de Zeemacht opgericht onder de leiding van Lt. Garcia.

Op 17 maart wordt er een belangrijk verdrag te Brussel ondertekend.

MMS 1020



« BOOTSMAN JONSEN »



De « VICTOR BILLET »

Cette frégate va servir de navire-école, et de navire-météo. Affecté à la Station K dans l'Atlantique, il est relevé toutes les 3 semaines par le Hr M. SIRIUS de la Marine Royale Néerlandaise.

En juillet : création du Corps de Musique de la Force Navale ; il est placé sous la direction du Lt Gasia.

1948

Le 17 mars, est signé l'important Traité de Bruxelles.

A la Force Navale, le « BREYDEL » (ex. « ZINNIA ») est retapé et assure la garde-pêche.

Le dragueur MMS 1020 est affecté à la surveillance hydrographique ; les autres dragueurs draguent et le « BARCOCK » balise les passes.

Le service de destruction des épaves sur le « BOOTSMAN JONSEN » fait sauter les épaves de l'« ELEPHTERIA » et du « FOSCOLO », deux des 47 épaves que compte la côte belge.

A Zeebrugge, de place en place, des charges de fond détruisent les mines enfouies dans la vase et le sable du chenal qu'on rouvre.

Le service de destruction des mines anti-débarquement progresse le long des côtes depuis La Panne ; il est doté, au cours de l'été, de 2 petits remorqueurs en bois, les MTL 546 et 551 qui ont été achetés à l'OMA.

1948

De Zeemacht knapt de « BREYDEL » en de « ZINNIA » op en verzekert er de visserijwacht mede.

De mijnenvaarder « MMS 1020 » wordt belast met een hydrografische opdracht terwijl de andere mijnenvaarders voortdurend hun werk verder zetten. De « BARCOCK » plaatst nog steeds boeien.

De vernietigingsploeg van de « BOOTSMAN JONSEN » laat de wrakken springen van de « ELEPHTERIO » alsook van de « FOSCOLO ».

Te Zeebrugge worden er diepzeebommen gebruikt om de mijnen tot ontploffing te brengen die soms zeer diep in het zand en in het slijk verborgen liggen.

De vernietigingsploeg tegen anti-ontschepingsmijnen opereert langs de kust tot De Panne.

Tijdens de zomer werd een bijkomende dotatie bekomen van twee kleine houten sleepboten, de MTL 546 en 551 die aangekocht werden bij de OMA.

1949

Op datum van 1 maart gaat de Zeemacht over naar Landsverdediging. Op 4 april ondertekent België het militair verdedigingspakt alsook het pakt van onderlinge bijstand. De OTAN ontstaat.

Op 15 juli worden de eerste akkoorden en kontracten met de OTAN afgesloten.

Op 30 juni wordt het vernietigen van wrakken beëindigd; de « BOOTSMAN JONSEN » wordt ontwapend en gedeclasseerd.

Het plaatsen van boeien wordt door het Zeezeven overgenomen en de « BARCOCK » wordt in september aan de Britse Admiraliteit overgemaakt.

Onze stranden zijn nu van alle springtuigen gezuiverd, alle badplaatsen worden terug open verklaard; de anti-ontschepingsmijnen KMA zijn vernietigd. (1100)

Een overeenkomst wordt gesloten met de Britse Admiraliteit: België zal 6 eskorte-mijnenvaarders ontvangen.

1950

De oorlog in Korea is uitgebroken. De militaire dienst wordt op 24 maand gebracht.

De ZM vestigt zich te St.-Kruis (Brugge) en richt er een opleidingscentrum op met CPF. Van Waesberghe als eerste Kommandant.

Z.K.H. Prins Albert brengt een bezoek aan het nieuwe centrum voor Marinevorming.



1949

1er mars 1949 : la Force Navale passe à la Défense Nationale. Le 4 avril, la Belgique signe le pacte militaire de défense et d'assistance mutuelle — l'OTAN est né. Le 15 juillet sont passés avec l'OTAN les premiers accords et engagements.

Le 30 juin se termine le Service de Destruction des Epaves ; le « BOOTSMAN JONSEN » est désarmé et déclassé.

Le balisage est maintenant repris par l'Administration de la Marine ; le « BARCOCK » est rendu à l'Amirauté britannique en septembre.

Sur les plages, le nettoyage est terminé ; toutes les stations balnéaires sont ouvertes ; les mines anti-débarquement KMA sont détruites (711).

Un accord est conclu avec l'Amirauté britannique et 6 dragueurs-escorteurs sont vendus à la Belgique ; ils sont de la fameuse classe des Algérines qui servirent au cours de la guerre comme dragueurs océaniques et chasseurs de sous-marins.

Le 29 octobre le premier de ceux-ci arrivera à Ostende : c'est le « GERLACHE ».

1950

Déclenchement de la guerre de Corée.

Le service militaire est porté à 24 mois.

La F.N. s'installe à Ste Croix-les-Bruges et y aménage un Centre de Formation navale ; son premier commandant en sera le CPF Van Waesberghe.

Les Marines françaises et néerlandaises cèdent du personnel instructeur. C'est ainsi que le Maître-Principal Vitel est prêté par la MNF à l'Ecole Nautique.

Le deuxième Algérine arrive : le « LECOINTE ».

Le vieil aviso garde-pêche « BREYDEL » à 35 ans : il est déclassé. Le M947 ex. 1020, assure la garde-pêche côtière.

Le « BILLET » cesse ses missions météorologiques et assure la garde-pêche en Mer du Nord et l'écolage.

Le « KAMINA » est aménagé en transport de troupes et part pour la Corée, le 18 décembre. Il est commandé par le Cdt Ceulemans. Le Commodore Robins, chef d'Etat-Major général y bat sa marque jusqu'en Egypte. — Le navire transporte le bataillon de volontaires belges pour la Corée : 700 hommes.

Le budget de la Force Navale est fixé à 5 % de celui de la Défense Nationale.

Les navires de la Force Navale battent désormais le pavillon blanc à la croix de St André tricolore.

Les MMS draguent.

De franse en nederlandse marine schenken ons onderrichtend personeel. Zo komt « Maitre-Principal » Vittet, van de Marine Nationale in onze Nautische School terecht.

De tweede algerine nl. de « LECOINTE » komt toe.

Het oude visserijwachtschip de « BREYDEL » dat in 1915 gebouwd werd wordt nu gedeklasseerd.

De « BILLET » onderbreekt zijn weerkundige opdrachten en verzekert nu de visserijwacht en de schoolopleiding. Het troepentransportschip « KAMINA » wordt in de vaart gebracht en vertrekt op 18 december onder het bevel van Cdt. Ceulemans naar Korea. Commodore Robins, Stafchef, brengt het tot in Egypte.

De « KAMINA » brengt een bataljon belgische vrijwilligers naar Korea: 700 man.

5 % van het budget Landsverdediging wordt aan de Zeemacht toevertrouwd.

1951

21 mei: aankomst van de derde algerine nl. de « VAN HAVERBEKE », die gevolgd zal worden door de « DUFOUR » op 9 augustus.

Zo is onze vloot nu aangegroeid tot 4 eenheden. De Belgische Vloot neemt deel aan een NAVO-oefening en stuurt er « de GERLACHE » en de « LECOINTE » naar toe.

De eerste 3 algerines en de 4 MMS krijgen bij de NAVO een nummering van M941, 942, 943, 944. Deze oefening werd « VELOX » genoemd.

Een ander vreugdevolle gebeurtenis bij de Zeemacht is het ontstaan van het maritiem tijdschrift NEPTUNUS welk opgericht werd in het Opleidingscentrum te St.-Kruis. De LDV. Van Schoonbeek werd er de eerste Directeur van en een Raymond Huilmand, de gekende Oostendse journalist « de eerste redaktiesekretaris », ook Willy Boschem, verdient er zijn eerste pluimen, de prijs van het abonnement beliep 36 Fr.

1952

Het Opleidingscentrum is voltooid, het heeft in de Brugse haven een complex waar een kleine Nautische School werd opgericht.

De Zeemacht werft een Zeesleepboot aan, de « VALCKE » die opdrachten in Kongo zal vervullen.

Opening van de basis Kitona in Beneden Kongo.

Amerika begint met nieuwe mijnenvegers te bouwen toen er in Korea overgevoelige magnetische mijnen ontdekt werden.

De MDAP laat zijn uitwerking voelen. De Zeemacht bereidt er zich op voor, want nieuwe mijnenvegers zullen onze vloot aanvullen.

In België wordt de dienstplicht op 21 maanden gebracht.

1953

Ontstaan van de Rijn-Flotielje: 6 vetten worden er om de twee weken naartoe gebracht. Het zijn de « MAAS », de « SCHELDE », de « SAMBER », de « LEIE », de « YZER » en de « SEMOIS ». Oprichting van de Zeemachtbasis te Ba-

1951

Le Dépôt de Réserve de Zeebrugge est créé ainsi que le Commandement maritime d'Anvers installé au fort de Liefkenshoek. 21 mai: le « VAN HAVERBEKE », 3ième Algérine, rejoint Ostende. Il sera suivi, le 9 août, par le « DUFOUR », Commandant Van Dyck.

La flotte des dragueurs-escorteurs se monte donc à 4 unités. La flotte belge va pouvoir participer à une manœuvre de l'OTAN: elle y dépêche le « GERLACHE » et le « LECOINTE » et 4 MMS qui ont pris la numérotation de l'OTAN: M941, 942, 943, 944. C'est la manœuvre VELOX.

Autre naissance, au Centre de Formation Navale de St. Croix: la revue de la Force Navale « Neptunus » voit le jour.

Son premier directeur: LDV Van Schoonbeek.

Son abonnement coûtait 36 frs.



Eerste jaargang Neptunus.

1952

Le Centre de Formation Navale est achevé: il a, au port de Bruges, une annexe, une base, où l'Ecole Nautique est installée. La F.N. acquiert un remorqueur de haute mer, le « VALCKE » qui est destiné à faire du service au Congo.

Ouverture de la base de Kitona dans le Bas-Congo.

Après le choc causé par la découverte en Corée de mines magnétiques russes d'une sensibilité inégalée, les USA se mettent à construire de nouveaux dragueurs de mines; leur aide à leurs alliés s'accroît.

Le MDAP va faire sentir ses effets: la F.N. s'y prépare, car elle va pouvoir acquérir de ces nouveaux dragueurs.

En Belgique le service militaire est ramené à 21 mois.

nana, alsook van het Maritiem Kommando van Beneden Kongo.
De « VALCKE » wordt ernaar toe gestuurd.

De « KAMINA » vaart voor het eerst naar deze basis en vervoert op 15 april het eerste Kommando Detachement welke voor een verkenningso opdracht vertrokken is met 44 manschappen en 4 jeeps.

Nieuwe aanwinsten :
De algerines « DE MOOR » en « DE BROUWER ».

De havensleepboten « HOMMEL » en « WESP ».

Een sloep de « ZM3 ».

7 Amerikaanse mijnenvegers van het type AMS Klas 60. M910, M911, M912, M913, M914, M915, M916.

Zes tot zeven visserijwachtbeurten worden nu door de Zeemacht per jaar verzekerd. Het zijn de algerines die ermee belast zijn.

In februari van het jaar 1953 teistert een hevige storm onze belgische kust. Gans de Zeemacht stelt zich onmiddellijk ten dienste van het volk.

Bressen worden gestopt, geteisterden van de overstromde zones worden gered, maaltijden worden uitgedeeld, onderdak wordt verleend aan de getroffen, onder water staande kelders worden leeggepompt en ganse kwartieren worden ontsmet.

1954

Het visserij-wachtschip de « ARTEVELDE » wordt gesloopt.

Na 2 reizen naar Kongo en een reis naar Amerika gemaakt te hebben vertrekt de « KAMINA » opnieuw naar Korea om er het belgische expeditiekorps af te halen.

De Zeemacht ontvangt nog een sloep de « ZM4 » en eveneens 4 grote sloepen B11, die voor de Nautische School bestemd zijn.

De Rijn-Flotielje vestigt zich te Niel, bij Keulen, waar 11.000 schepen er hun anker uitwerpen. Zij krijgt nog 4 vedetten en een drijvend dok.

De basis is gevestigd op een strook grond die zich tussen de haven en de Rijn bevindt en die bestaat uit een lokaal voor de operaties, radio-transmissiezalen, burelen, slaapkamers, met stortbaden, TV zalen, een zwembad en garages.

Te Oostende wordt de « Hangar 5 » die dienst deed als voorlopige opslagplaats, afgekeurd.

De Logistieke Groepering wordt opgericht en verzekert het onderhoud en de bevoorrading der schepen.

De MSC's beginnen met oefen- en opleidingsperiodes.

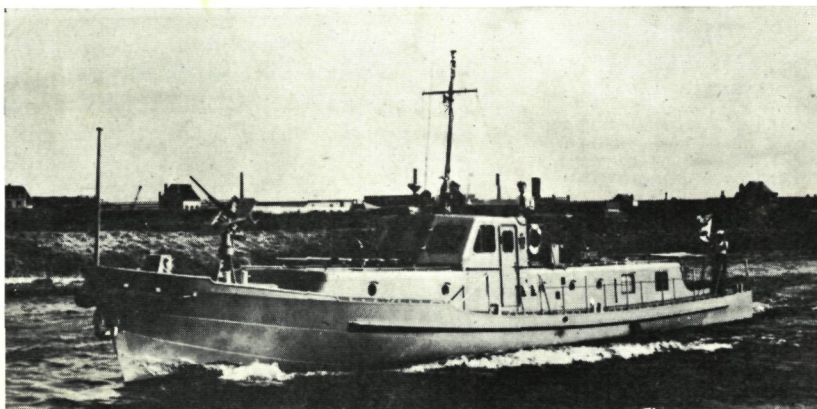
De ontminningsploeg haalt nog een wrak boven met 60 T springstof uit de haven.

1955

Z.M. de Koning maakt een triomfante lijke reis doorheen Kongo.

De « KAMINA » keert in februari terug van zijn tweede reis van Korea. Drie reizen naar Kongo staan nu op het programma van de « KAMINA ».

De « de BROUWER » onder het bevel van CPC. Geluyckens, vertrekt eveneens belast met een opdracht in het kader van oceanografische onderzoekin-



De « SAMBRE »

1953

Naissance de la flottille du Rhin : 6 vedettes sont livrées de 15 jours en 15 jours (« MEUSE » — « SCHELDE » — « SAMBRE » — « LEIE » — « IJZER » — « SEMOIS »).

Création de la base navale de Banane et du Commandement Maritime du Bas-Congo. Le « VALCKE » y est envoyé.

Le « KAMINA » y fait son premier voyage : il y transporte, le 15 avril, le premier détachement Commando qui y part en reconnaissance : 44 hommes et 4 jeeps.

Nouvelles acquisitions :

Les Algérines « DEMOOR » et « DEBROUWER ».

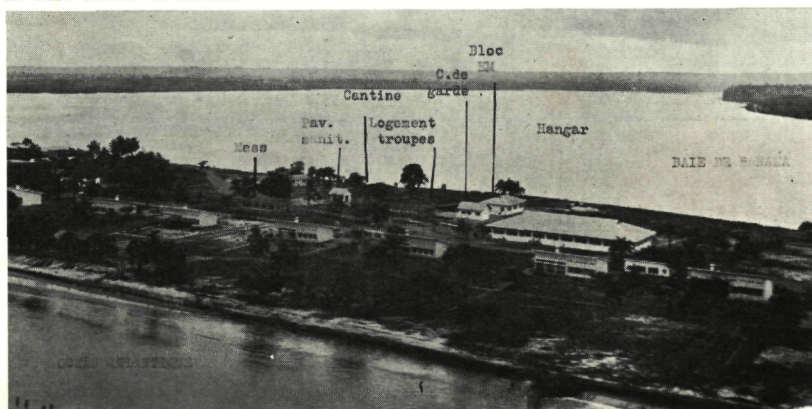
Les remorqueurs portuaires à hélice centrale, « HOMMEL » et « WESP ».

Un canot, le ZM3.

7 dragueurs américains, type AMS classe 60 :

M910—M911—M912—M913—M914—M915—M916.

La Base Navale de Banana.



gen. Deze zending geschiedt in samenwerking met het Ministerie van Kolonie en het Ministerie van Openbaar Onderwijs.

De « VAN HAVERBEKE » verzekert de visserij-wacht op de Noordzee. De eerste diepzee-mijnveger, de « ARTEVELDE II » komt uit Amerika te Oostende aan.

Van de belgische scheepsbouwwerven lopen er 8 kustmijnvegers van stapel voor de Zeemacht die gebouwd werden volgens Amerikaans plan.

Te Brussel wordt de 400e verjaardag gevierd van de ingebruikname van het kanaal van Willebroek. Z.K.H. Prins Albert wordt er vergast op een groots defilé van belgische en geallieerde schepen.

Vooran bevonden zich de vedetten van de Rijnflotielje, 5 mijnenvegers MSC, 2 nederlandse P.C., 2 algerines, 1 onderzeeër van het Verenigd Koninkrijk, 1 deense fregat, 1 franse fregat en 2 vedetten van de Amerikaanse Rijnflotielje.

De MMS hebben hun taak volbracht en worden aan de Britse Admiraliteit teruggegeven.



Overstromingen te Oostende 1953
« De Wapenplaats ».

Un détachement Commando a/b du Kamina.



La frégate « Lt V. BILLET » a 7 croisières à son actif dont une au USA, une autre en Grèce et en Turquie à laquelle prit part le Prince Albert.

La Force Navale assure maintenant 6 à 7 campagnes de garde-pêche par an : ce sont ses Algérines qui en sont chargées.

En février, une tempête ravage la côte belge. La Force Navale tout entière se met au service du pays et bouche les brèches, sauve les sinistrés des régions inondées, sert des repas, héberge des gens, sort des caves des maisons inondées les alluvions qui s'y sont déposées et désinfecte des quartiers entiers.

1954

L'avisogarde-pêche « ARTEVELDE » passe à la démolition.

Le « KAMINA », après avoir fait 2 voyages au Congo et un aux USA, part le 17 novembre, pour son deuxième voyage de Corée afin de rapatrier le corps expéditionnaire belge.

La Force Navale acquiert encore un canot, le ZM4, et 4 grosses chaloupes B2 pour l'Ecole Nautique.

La flottille du Rhin s'installe à Niehl près de Cologne où chaque année 11.000 navires jettent l'ancre. Elle reçoit encore 4 vedettes et un dock flottant. La base est située sur une langue de terre entre le port et le Rhin et comprend : salles d'opération, de radio-transmission, administration, logis avec douches, salles TV, piscine, garage.

Dans la cour du pavillon est planté le mât typique à corne, cher aux marins. La base assure le support complet et indépendant de la flottille.

A Ostende, le Hangar 5, dépôt provisoire des approvisionnements, a vécu.

Le Groupement Logistique est créé ; il doit assurer la réparation, la maintenance et l'approvisionnement des navires.

Les dragueurs MSC commencent une période de manœuvres et d'entraînement.

Le service de déminage enlève dans le port d'Ostende une épave contenant 60 T de munitions.

1955

S.M. le Roi fait un voyage triomphal au Congo.

Le Kamina rentre en février de son 2ième voyage de Corée ; il effectuera encore 3 voyages au Congo.

Le « DE BROUWER », Cdt CPC Geluyckens, y part également pour y entreprendre un programme d'études océanographiques dans l'embouchure du fleuve en collaboration avec le Ministère des Colonies et le Ministère de l'Instruction Publique : Observations Météo, océanographie, récolte zoologique, mesure des courants.

Cette campagne rapporte une riche moisson d'enseignements et quelques spécimens zoologiques inconnus.

1956

Op de Noordzee worden er 8 visserijwachten uitgevoerd door de « DUFOUR » die onder het bevel staat van de 1 LV. Jonckheere.

De « KAMINA », onder het bevel van Cdt. Lurquin, brengt de bemanning van de « TRUFFAUT » en de « BOVESSE » naar Amerika, waar ze hun schepen zullen in ontvangst nemen.

Nadien wordt een officiële kruisvaart ondernomen en wordt Cuba en Rio de Janeiro aangedaan, waar er een grote propaganda gehouden wordt voor onze Internationale Wereldtentoonstelling (Brussel 1958).

Op 15 februari wordt de Zeemacht nog een MSO rijker nl. de « BREYDEL II ». Nadien komt ook de « EUPEN ».

De eerste steen wordt gelegd aan de mijnenbestrijdingsschool te Oostende, waar het personeel van de ZM zal opgeleid worden tot raschte wetenschapsmensen.

De algerine « de GERLACHE » neemt voor de eerste maal deel aan een oefening in hoedanigheid van logistiek steunschip. Deze eenheid stond onder het bevel van CPF.(r) Larose; de oefening werd Cut Loose genoemd.

In Kongo is men druk bezig met stalen te nemen van de Bank te Banana, dit onderzoek geschiedt in samenwerking met het Departement van Landbouw. Deze proefnemingen hadden speciaal als doel de juiste ligging van de visbanken te bepalen en de afwijkingen van de visvangsten na te gaan.

De « LECOINTE » brengt Kerstmis en Nieuwjaar door in Kongo.

De « KAMINA » zal 3 Kongoreizen ondernemen om de aflossing van het Regiment Kommando's te verzekeren.

De oefeningen met de portugeze marine worden druk voorbereid.

1957

Het fregat « LTZ. VICTOR BILLET » wordt permanent schoolschip voor de nautische school te St.-Kruis en ligt in de haven van Brugge gemeerd.

De « VAN HAVERBEKE » verzekert 7 vissserijwachten in de Noordzee.

6 MSC's nemen deel aan de NAVO oefeningen welke Stern Chase genoemd worden.

De « TRUFFAUT » en de « BOVESSE » komen terug uit Amerika.

De « DUFOUR » verlaat België met bestemming Kongo alwaar hij er zal afgedeeeld worden en de naam « N'ZADI » zal krijgen.

De belgische scheepswerven, te Antwerpen gevestigd, laten de « HERSTAL » van stapel lopen. Deze eerste mijnenveger, van belgische oorsprong, is de eerste in een reeks van 16 ondiepwatermijnenvegers, die besteld worden voor de belgische scheepsindustrie onder « off shore » kontrakt.

Te Niel, aan de Rijn, wordt een duikerschool gebouwd.



Bezoek van Z.M. de Koning aan Congo in 1955.

Le « VAN HAVERBEKE » assure la garde-pêche en Mer du Nord. Le premier dragueur océanique livré par l'Amérique arrive à Ostende : c'est l'« ARTEVELDE » (II).

Les chantiers belges sortent pour la Force Navale 8 dragueurs côtiers, construits sur plans américains.

A Bruxelles, on célèbre le 400e anniversaire du percement du canal de Willebroeck. Devant SAR le Prince Albert, une revue navale composée de navires belges et alliés est le clou de la cérémonie. — En tête, viennent les vedettes de la flottille du Rhin, 5 dragueurs MSC, 2 P.C. néerlandais, 2 algériennes et 1 sous-marin UK, une frégate danoise, 1 frégate française et 2 vedettes de la flottille US du Rhin.

Enfin, les MMS ont vécu leur vie, ils sont rendus à l'Amirauté anglaise.

1956

En mer du Nord, le « DUFOUR », Cdt 1LV Jonckheere, effectue 8 campagnes de garde-pêche.

Le « KAMINA » (Cdt Lurquin) embarque les équipages des MSO « TRUFFAUT » et « BOVESSE » et les mène aux USA où ils réceptionneront leurs navires. Il poursuit de là une croisière officielle de représentation et touche Cuba, puis Rio de Janeiro où il fait de la propagande pour l'Expo internationale de Bruxelles de 1958.

Le 15 février, la F.N. s'enrichit d'un nouvel MSO qui portera le nom de « BREYDEL » (II) puis d'un navire océanographique l'« EUPEN » qui sera chargé d'études dans le domaine de la lutte contre les mines.

Gedurende dit jaar bereidt een Belgisch expeditiekorps zich voor om de Zuidpool te overwinteren, de Zeemacht zal hieraan ook deel nemen.

Een Thunderstreak van de Luchtmacht wordt boven zee vermist; 2 mijnenvegers nemen deel aan de opzoekingen. Ook in de roeisport laat de Zeemacht zich onderscheiden. Haar ploeg 4 met stuurman wint er het militair kampioenschap.

De « KAMINA » brengt ook onze Belgische Scouts naar Engeland die er deel zullen nemen aan de Scout Jamboree te Gutton.

1958

Het Reservedepot Nieuwpoort wordt ingericht; lokalen, bekken, slip-way, in een woord alles wordt voorzien om er de MSC's in « kokon » te laten meren. De mijnenbestrijdingsschool is voltooid. De « VAN HAVERBEKE » en de « GERLACHE » nemen aan de oefening Shipshape deel als Kommando en Logistiek steunship van een groep van 5 MSC's. De Groeperingskommandant is de CPC. Vervynck.

In Kongo onderneemt de « DEMOOR » een oceanografische studie over het bekken van Mateba.

13 mijnenvegers, van de Klasse MSI, verlaten de scheepswerven van Krui-beke.

Ter gelegenheid van zijn eedaflegging voor de Senaat op 11 maart, houdt Z.K.H. Prins Albert een belangrijke voordracht over de marine en de Belgische maritieme aangelegenheden.

In tegenwoordigheid van de Minister van Landsverdediging, de Heer Spinoy, en van Commodore Robijns aanvaarden 26 Belgische steden het peterschap over een schip van de Zeemacht.

Ter gelegenheid van de Wereldtentoonstelling te Brussel wordt er een vlootdefilé gehouden die door Prins Albert geschouwd werd.

Het fregat « BILLET » wordt gedeklas-seerd en door de domelnen te koop gesteld.

Bij zijn bezoek aan België en aan de Zeemacht verklaart Admiraal Burke, Kommandant van de Amerikaanse operationele vloot, voor de Kamer van Amerikaanse vertegenwoordigers het volgende :

« Heden ten dage is België een van de meest gespecialiseerde landen op gebied van mijnenvegers. Voortaan zullen we vertegenwoordigers sturen opdat we beter ingelicht zouden worden over zekere problemen op dit gebied ».

1959

Het programma voor de bouw van 16 mijnenvegers inshore, is afgewerkt. Op 25 april worden de 2 laatste eenheden nl. de « ANDENNE » en de « OUDE-NAARDE » aan de Zeemacht toevertrouwd.

De Zeemacht ontvangt nog 2 Algerijnen die van Kanadese oorsprong zijn nl. de « LECOINTE II » en de « DUFOUR II ».

On pose la première pierre à Ostende de l'Ecole de la Guerre de Mines où devra être écolé tout le personnel de la Force Navale et où se formeront ses chercheurs (l'« Université de la Force Navale » comme disait le Commodore Robins).

L'Algérie « DE GERLACHE » participe pour la première fois à une manœuvre en fonction de bâtiment de soutien logistique d'une force de dragage, expérience qui portera ses fruits.

Le navire est placé sous le commandement du CPF (rés) Larose ; la manœuvre s'appelle « Cut Loose », le groupe de dragage est formé de la 5ième et de la 6ième division de dragueurs côtiers sous le commandement du CPC de Schutter.

Au Congo, poursuite des sondages sur le banc de Banane au profit du département de l'agriculture du Ministère des Colonies dans le but de préciser la position des bancs de poissons et d'expliquer certaines anomalies de capture.

Le « LECOINTE » passe la Noël et le Nouvel-An au Congo.

Le « KAMINA » y effectuera 3 voyages, assurant la relève du régiment Commando.

Des manœuvres combinées avec la Marine portugaise se préparent.



Eerste steenlegging van de Mijnenbestrijdingsschool.

1957

La frégate « Lt. V. VICTOR BILLET » devient stationnaire-école au port de Bruges pour la section nautique de Ste.-Croix.

Le « VAN HAVERBEKE » assure la garde-pêche en Mer du Nord et effectue 7 campagnes.

6 MSC participent aux manœuvres « Stern Chase » de l'OTAN. Le « TRUFFAUT » rentre des USA, suivi du « BOVESSE ».

L'Algérie « DUFOUR » part pour le Congo où il sera affecté comme stationnaire et prendra le nom de « N'ZADI ».

Des chantiers belges à Anvers sort le « HERSTAL », premier dragueur de conception belge ; il est le premier d'une série de 16 dragueurs d'estuaire, commandés à l'industrie navale belge sous contrat off-shore.

Beide algerines worden gekommisionneerd, de een te Sidney met de CPC. Geluyckens, de andere te Esquimalt met de 1 LV. Poullet.

Een pomp-sleepboot wordt voor de Zee-macht gebouwd te Lisse in Nederland. Te Oostende worden proefvluchten gehouden met marine-helikopters. De Zee-macht bestudeert het mijnenvegen per helikopter alsook het bevoorraden van haar eenheden via de luchtwegen.

De benaming DNC wordt in Cedra veranderd (Centre Dragage) alwaar de mijnenvegers er actief voorbereid worden.

Op 17 augustus vertrekken, in tegenwoordigheid van de Minister van Landsverdediging, de Heer Gilson, een eskorte van 6 schepen naar Kongo. Het zijn de « KAMINA », de « DE BROUWER », de « BREYDEL », de « ARTEVELDE », de « BOVESSE », de Amerikaanse MSO « VALOR », de « ROCHEFORT » en de sleper « INGA ».

De « GERLACHE » was reeds in Kongo voor een wetenschappelijke expeditie voor rekening van het Koninklijk Instituut voor natuurwetenschappen.

Te Banana wordt een beroepsschool ingehuldigd waar er Kongolezen in 4 jaar tijd tot motorist 500 CV gevormd worden. Weldra zal er ook een sekte elektriciteit en dek ontstaan.

De Maritieme Basis in Beneden Kongo bereidt zich snel uit onder het bevel van CPF. Depoorter.

3 Peletons nemen deel aan het défilé, gehouden ter gelegenheid van de feestelijkheden van de ZM op 6 juni. De burgerbevolking neemt er ook aan deel en zo ontstaan er sportmanifestaties waaraan de inlandsde bevolking ook aan deelneemt.

Bij ons klasseert de ZM zich tot Kampioen van België in de « skiff » en in de « double skull ».

1960

Onze vloot in Kongo bestaat uit de volgende schepen :

« KAMINA », « DE BROUWER », « DU-FOUR », « LECOINTE » en 4 vedetten. Gans de vloot staat onder het bevel van CPV. Petitjean.

Na de onafhankelijkheid petrouilleren onze eenheden op de Beneden Stroom van 27 juni tot 6 augustus, waar ze vele vluchtelingen opnemen.

Het Maritiem Kommando van Beneden Kongo wordt afgeschaft.

De Rijnflotielje wordt eveneens afgeschaft en zo komen de manschappen en het materiaal naar België terug.

Te Oostende wordt de Mijnenbestrijdingsschool officieel ingehuldigd in tegenwoordigheid van Prins Albert, de Heer Gilson, Minister van Landsverdediging en Admiraal Burke, Kommandant van de Amerikaanse operationele vloot. Ontstaan van de « Hell Flight » te Koksijde.

10 Toestellen, waarvan er 2 voor de ZM bestemd zijn, verzekeren er een permanente reddingsdienst langsheen onze kust.

Sur le Rhin à Niehl, construction d'une école de plongeurs. Année géophysique internationale, 1957 voit une expédition belge se préparer à hiverner au pôle Sud ; la Force Navale y participe.

Un Thunderstreak de la Force Aérienne est porté disparu en mer : deux dragueurs partent à sa recherche.

En sport, à l'aviron, la F.N. se fait un nom : son équipe de 4, avec barreur, remporte le championnat militaire.

Le « KAMINA » qui fait 3 voyages au Congo, transporte aussi les scouts belges qui participent en Angleterre au Jamboree Scout de GUTTON.

Les officiers de réserve de la Force Navale tiennent leur premier congrès.

1958

Le dépôt de Réserve de Nieuport est créé : locaux, bassins, slipway, tout y est prévu pour recevoir les MSC qui seront mis en cocon.

L'Ecole de la guerre de mines est achevée.

Le « VAN HAVERBEKE », comme le « GERLACHE » en 56, fait la manœuvre Slipshape comme navire de commandement et de soutien logistique d'un groupe de 5 MSC. Le Commandant de groupe est le commandant de la DNC, le CPC Vervynck.

Au Congo le « DEMOOR » effectue l'étude océanographique de la fosse de Maleba.

13 dragueurs construits en Belgique (de la classe MSI) sortent un à un du chantier de Kruybeke.

Le 11 mars, SAR le Prince Albert fait à l'occasion de sa prestation de serment au Sénat un important discours sur la Marine et les affaires maritimes de la Belgique.

Le 5 mars, en présence du Ministre de la Défense Nationale Mr Spinoy, et du Commodore Robins, 26 villes de Belgique adoptent officiellement chacune un navire de la Force Navale.

A Bruxelles, à l'occasion de l'exposition universelle qui s'y déroule, une revue navale a lieu au port ; le Prince Albert inspecte les navires.

Les dragueurs attaquent la dernière zone minée du secteur belge le Nemedri 7.

La frégate « BILLET » est déclassée et passe aux Domaines.

Après une visite à la Belgique et à la Force Navale, l'Amiral Burke, commandant les flottes opérationnelles des USA, déclare devant la Chambre des représentants américains : « A présent pour le dragage des mines, la Marine belge est une des meilleures du monde et nous lui envoyons des représentants pour se documenter sur certains problèmes ».

In juni wordt het reservedepot te Kallo opgericht. Eveneens wordt het Fort St.-Marie in gebruik genomen.
De « EUPEN » wordt in vaart gebracht ten voordele van het oceanografisch onderzoek van de NAVO - onderzoeksoverdracht - Gibraltar I.
In ontvangstname van een Pompboot de « KREKEL ».
De basis Kitona wordt gesloten.
De « KAMINA » wordt veranderd in lo-ristiek Steun- en Schoolschip.
De Zeemacht leent 2 vedetten aan het Kadettenkorps.

1962

De « ZENOBE GRAMME » voegt zich bij de opzoekingschepen voor een diepzee-onderzoek.
De « KAMINA » onderneemt zijn eerste schoolkruisvaart naar de Kanarische Eilanden. Aan boord bevinden zich 206 leerlingen en onderrichters waaronder 47 stagedoende Kongolezen.
Nadien neemt de « KAMINA » deel aan de NAVO oefening Cherdron te Cherbourg, alwaar er 9 mijnenvegers, gedurende twee weken, erdoor bevoorradt worden.

1963

Een Koninklijk Besluit wijzigt de algemene structuur van de Zeemacht.
Ontstaan van de operationele Groepering.
Tevens verleent de Zeemacht haar medewerking aan de Koopvaardij door het opleiden van leerling Dek Officieren.
Technische Officieren van de Hogere Radio Navigatieschool te Antwerpen brengen een stage van 3 maand door bij de Nautische School te Nieuwpoort.
Onderrichters worden ingescheept aan boord van onze schoolschepen.
De Visserijwacht wordt door de « LECOINTE » verzekerd.
De « MECHELEN » wordt tot oceanografisch schip omgebouwd en zal aldus de « EUPEN » vervangen die wegens ouderdom afgekeurd wordt.
Deelname van de Zeemacht aan de Belgische Zuidpool expeditie.

De ontminnersploeg van de Zeemacht haalt nog 22.000 Kg springstof boven langsheen onze kust.

De « KAMINA » doorkruist de Noordzee, Zuid-Amerika, de Middellandse zee en Afrika, en neemt deel aan intergeallieerde oefeningen - « Mid Summer Dream » genoemd.

Negen mijnenvegers nemen deel aan de oefeningen S Kuber Mar en Sea Rake welke gehouden worden in de Middellandse Zee en te Helgoland.

1964

Hervorming van de Generale Staf.
De A962 « MECHELEN » treedt in dienst en vervangt de « EUPEN » alwaar er in de Atlantische Oceaan allerhande wetenschappelijke en natuurkundige opzoekingen verricht worden.

Te Las Spezia (Italië) neemt de Heli Flight deel aan een ontminningsoperatie.
De « DE MOÏR » levert de visserijwacht.

1959

Le programme de construction des 16 dragueurs inshore est terminé par la livraison de l'« ANDENNE » et du « OUDENAERDE » (25 avril). Le Commodore Robins déclara à cette occasion :

« L'outil qui a été construit en Belgique peut rivaliser efficacement avec tous les autres dragueurs de sa classe
« contruits au sein des marines de l'OTAN.
« La Force Navale et l'industrie nationale peuvent être légitimement fières de ce succès.

La F.N. acquiert encore deux Algériennes d'origine canadienne, le « LECOINTE » (II) et le « DUFOR » (II).

Elles sont commissionnées, l'une à Sidney par le CPC Geluyckens, l'autre à Esquimalt par le 1LV Pouillet.

Un remorqueur-bateau-pompe est construit à Lisse aux Pays-Bas pour la F.N.

A Ostende, on assiste à des essais d'hélicoptère de marine. La F.N. étudie le problème du dragage par hélicoptère et du ravitaillement de ses unités par voie des airs.

La DNC fait place à la CEDRA, Centre de Dragage, corps qui administre et prépare les dragueurs en service actif.

Une escadre forte de 8 navires part pour le Congo en grande cérémonie en présence du MDN, Mr Gilson, le 17 août ; ce sont les « KAMINA », « DEBROUWER », « BREYDEL », « ARTEVELDE », « BOVESSE », le MSO « VALOR » de la US Navy, le « ROCHEFORT » et le remorqueur « INGA ».

Le « GERLACHE » s'y trouve déjà en expédition scientifique pour le compte de l'Institut Royal des Sciences Naturelles.

A Banane, l'école professionnelle est inaugurée ; elle forme les Congolais, en 4 ans, au métier de motoriste 500CV ; elle ouvrira bientôt une section électricité puis une section pont.

Le CPF Depoorter est le Commandant Maritime du Bas-Congo ; sa base prend de plus en plus d'importance.

« COMAR-BANA »



De « KAMINA » onderneemt een kruisvaart naar de Antillen en de Middellandse Zee, brengt een bataljon Kommando's naar Schotland en neemt deel aan een NAVO-oefening in het mijnenvoeg.

De MSO's oefenen zich in het opzoeken van mijnen en hebben hun eigen duikers aan boord.

De mijnenvoegers nemen deel aan de oefening TIP-TOP (NAVO) (9 belgische eenheden), TEAM WORK (10) en MED SWEEPEX, alsook aan een frans-belgische oefening BLIZARD genoemd.

De ploeg ontminers halen tijdens 1964 nog 27.000 Kg springstof boven.

1965

Onze vloot in actieve dienst omvat nu : de « KAMINA », de « LECOINTE », 3 MSO's, 7 MSC's, 2 MSI's, de « MECHELEN » en de « ZENOBE GRAMME ».

Een nieuw visserijwachtschip verlaat onze belgische scheepswerven.

De « LECOINTE » verzekert 7 visserijwachtbeurten.

De « MECHELEN » neemt deel aan de oefening Aboram II.

De « DE BROUWER » en de « DUFOUR » worden uit de vaart getrokken.

De reservebasis te Zeebrugge telt 54 matrozen ; 5 eskortemijnenvoegers liggen er in reserve.

De « EUPEN » wordt gedeklasseerd.

De mijnbestrijdingsschool heeft het zeer druk met het vormen van eigen en nederlandse onderrichters. Jaarlijks verlaten 2.650 leerlingen Officieren en personeel de school, 14 buitenlandse eskaders worden er jaarlijks opgeleid.

Het vormingscentrum te St.-Kruis wordt opleidings- en trainingscentrum.

De « KAMINA » onderneemt een kruisvaart naar de Middellandse Zee en daarna een kruisvaart naar Afrika, waar er levensmiddelen naar de getroffen gebieden in Kongo en Madagaskar overgebracht worden.

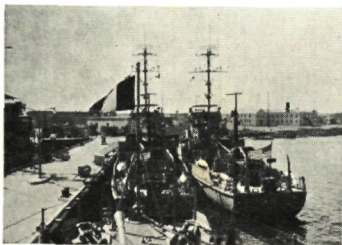
Tevens wordt er nog gevaarlijke springstof over boord gegooit.

Verder nemen de mijnenvoegers deel aan 2 NAVO-oefeningen, een ervan wordt gehouden in de Noordzee en de andere in de Middellandse Zee.

De « SEMOIS » wordt aan de groep duikers-ontminers afgestaan waarmee er tijdens dit jaar nog 20.000 Kg springstoffen opgehaald worden.

Voor het ogenblik heeft de Zeemacht 1.894 mijnen onschadelijk gemaakt.

De M902 « VAN HAVERBEKE » was de laatste MSO die werd afgehaald in de U.S.A. Hier de M902 in de Mijnveegbasis van Charleston.



Aux fastes du 6 juin, 3 pelotons prennent part au défilé.

Ce jour-là, la population civile est invitée et participe aux festivités ; les noirs rivalisent d'adresse avec les marins dans de nombreuses compétitions sportives.

En Belgique, la F.N. est **championne de Belgique** en 8 barré et se classe première en 4 barré senior, en skiff, en double skull.

1960

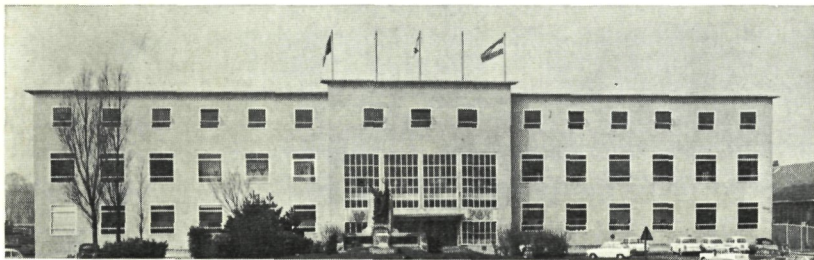
La flotte au Congo se compose des « KAMINA », « DE BROUWER », « DEMOOR », « DUFOUR », « LECOINTE », et de 4 vedettes et est placée sous le commandement du CPV Petitjean.

Pendant les événements qui ont suivi l'Indépendance, les unités patrouillent le bas-fleuve du 27 juin au 6 août et elles embarqueront de nombreux réfugiés.

Le Commandement Maritime du Bas-Congo est supprimé.

Fin également de la flottille du Rhin et rapatriement des hommes et du matériel.

Inauguration officielle de l'Ecole de la Guerre de Mines à Ostende en présence du Prince Albert, du MDN Mr Gilson et de l'Amiral Burke, CNO de la US Navy.



De Mijnenbestrijdingsschool — l'Ecole de la Guerre de Mines.

1961

Création de l'escadrille des hélicoptères (Flight Heli) basée à Coxyde : 10 appareils dont 2 sont à la F.N. Ils assurent une veille constante de sauvetage maritime.

Création du dépôt de réserve de Kallo (juin 61) et occupation du fort de Ste-Marie.

Mise en service du navire océanographique « EUPEN » qui fait, au profit du sous-comité océanographique de l'OTAN, la campagne de recherche Gibraltar I.

On réceptionne un bateau-pompe pour Kallo, le « KREKEL ».

Fermeture de la base de Kitona.

Le « KAMINA » est transformé en navire de soutien logistique et en navire-école.

La Force Navale prête 2 vedettes au Corps des Cadets de Marine.

1966

De « GODETIA » verlaat de scheepsbouwwerven Boel te Temse en wordt in dienst genomen.

De Zeemacht wisselt 3 MSC's uit met Noorwegen en ontvangt hiervoor 2 MSO's nl. de « DUFOUR III » en de « DE BROUWER II ».

De « MECHELEN » wordt belast met een opdracht van 3 maand in Griekenland alsook met een zending op de Noordzee van 1 maand.

De « ZENOBE GRAMME » opereert in de Middellandse Zee en verricht onderzeese opzoekingen.

De « SPA » brengt materiaal naar Sardinië, voor het Natuurkundig Instituut van de Luikse Universiteit.

De MSO's vinden ter hoogte van Terschelling het wrak van een hollands vissersvaartuig.

De « KAMINA » maakt een schoolkruistocht in de Golf van Mexico en vervoert een bataljon Britse mariniers.

Nadien worden er nog 6 reizen ondernomen voor munitiedumping.

De mijnenvegers nemen deel aan volgende oefeningen : Wooden Walls, Wooden Wagon en Ransex.

1330 belgen en 1400 buitenlanders volgen de lessen aan de Mijnenbestrijdingsschool.

De laatste houten barak wordt op Cedra afgebroken en vervangen door een modern complex waaronder een dekompresiekamer ingericht wordt.

België heeft tijdens dit jaar het bezoek ontvangen van 94 vreemde oorlogsbodem.

1962

Le « ZENOBE GRAMME », voilier océanographique, rejoint le groupe de recherche ; il est capable de mener à bien des études complètes d'océanographie générale ; avec l'« EUPEN », les campagnes continuent : cette fois c'est Alboran I.

Le « KAMINA » entreprend sa première croisière-école vers les Canaries : il y a à bord 206 élèves et instructeurs dont 47 stagiaires congolais.

Il participe aux manœuvres OTAN « Cherdragon » à Cherbourg où il soutient 9 dragueurs de mines pendant 15 jours.

1963

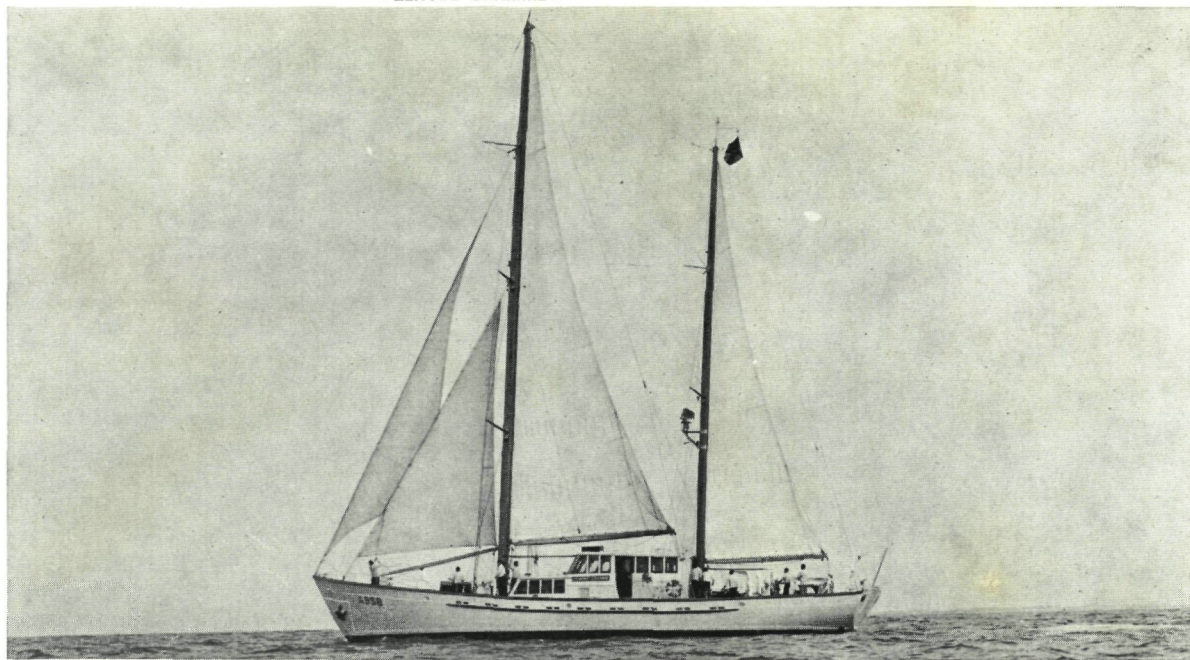
Un A.R. du 3 décembre change la structure générale de la F.N. Création du Groupement Opérationnel.

La F.N. aide la Marine Marchande à former les élèves-officiers du pont et de la machine de l'Ecole Supérieure de Navigation d'Anvers par l'organisation d'un stage de 3 mois à l'école nautique de Nieuport et par l'embarquement d'instructeurs à bord des navires-écoles.

Le « LECOINTE » est garde-pêche.

Le « MECHELEN » en en refonte ; il est transformé en navire océanographique et remplacera l'« EUPEN » arrivé à sa limite d'âge.

« ZENOBE GRAMME »



De vedette « LIBERATION » wordt afgedeeltd bij de Informatiedienst van de Zeemacht en bevaart onze stromen en kanalen waar er tentoonstellingen gehouden worden.

1967

De « KAMINA » maakt een schoolkruisvaart en vertegenwoordigt ons land op de Wereldtentoonstelling te Montreal. Daarna wordt er nog een kruisvaart naar Ierland ondernomen.

Verder worden er nog 4 munitieladingen in zee afgevoerd.

Een bataljon Kommando's wordt naar Schotland overgebracht.

In september wordt de « KAMINA » ontwapend, na 71 havens en 48 vreemde landen aangedaan te hebben. Het troepen transportschip heft 400.000 mijlen afgelegd, duizenden Kommando's zijn erop ingescheept, honderden manschappen van het actief en het reserve personeel hebben er hun scholing opgedaan.

De « ZINNIA » loopt van stapel op de scheepsbouwwerven te Hoboken.

Deze nieuwe eenheid wordt uitgerust tot Kommando en Logistiek Steunship. De « DE MOOR » verlaat onze haven met bestemming Australië. Een groot wetenschappelijk diepzeonderzoek grijpt daar plaats ten voordele van onze universiteiten.

Vanaf dit jaar dienen de Officieren hun vorming niet meer in het buitenland door te brengen. Hun 4 jaar opleiding zal volbracht worden in de Koninklijke Militaire School. Tijdens deze vorming zal een stage op zee afgelegd worden waarna ze afgedaald zullen worden in de Applikatie school. Hierna zullen ze op een buitenlands schoolschip ingescheept worden.

Teneinde het reservepersoneel op de hoogte te houden zal er een mijnenveger speciaal voor dit doel gebruikt worden, om aan dit personeel tijdens de week-ends en verlofperiodes een uitstekende training te bezorgen.

1968

Heden telt de Zeemacht 23 varende eenheden.

De « GODETIA » onderneemt een kruisvaart naar Mexico en vertegenwoordigt er ons land op de Olympische Spelen. Ook het materiaal der belgische deelnemers wordt medegenomen.

De « ZINNIA » doet Marokko aan waar Z.M. de Koning er een officieel bezoek brengt.

De « ZENOBE GRAMME » maakt 4 kruistochten met leerling Officieren van de Koninklijke Militaire School aan boord. Na een verblijf van 9 maand in Australië bereikt de « DE MOOR » opnieuw onze haven.

De « MECHELEN » vervult een opdracht in Turkije en aan de Herique kust.

De Mijnenvegers nemen deel aan 4 NAVO-oefeningen.

6 beurten visserijwacht worden geleverd door de « ZINNIA » en de « GODETIA ».

Participation F.N. à l'expédition Antarctique belge.

Le service de déminage de la F.N. enlève encore le long du littoral quelque 22.000 Kg d'explosifs de toutes sortes.

Le « Kamina » croise en Amérique du Sud, en Mer du Nord, en Méditerranée et en Afrique, et participe à plusieurs manœuvres interalliées.

9 dragueurs prennent part aux Manœuvres Skuber Mor, Mid Summer Dream et Sea Rake en Méditerranée et à Heligoland.

La F.N. est toujours championne de Belgique à l'aviron.

1964

Réorganisation de l'Etat-Major Général.

Le « MECHELEN A962 » entre en service et remplace l'« EUPEN » dans une campagne de recherche dans l'Atlantique en ichtyologie, botanique, biologie, hydrologie et courantographie.

Le Flight Hélicoptère participe à une opération de dragage, combinée entre hélicoptères et dragueurs à la Spezia en Italie.

Le « DEMOOR » assure la garde-pêche.

Le « KAMINA » fait une croisière aux Antilles, et une en Méditerranée orientale ; il transporte en Ecosse le bataillon Commando et participe à diverses manœuvres OTAN avec les dragueurs.

Les MSO s'entraînent à la chasse aux mines ; ils ont leurs plongeurs autonomes à bord.

Les dragueurs participent aux manœuvres OTAN, TIP-TOP (9 navires belges), TEAM WORK (10) et MED SWEEPEX et à l'exercice franco-belge BLIZARD.

Un requin-pélérin blessé s'échoue sur le banc de carénage du Dépôt de Réserve de Nieupoort.

Les démineurs enlèvent cette année 27.000 Kg d'engins explosifs divers.

1965

La flotte en service actif compte le « KAMINA », le « LECOINTE », 3 MSO, 7 MSC, 2 MSI, le « MECHELEN » et le « ZENOBE GRAMME ».

Un nouveau navire garde-pêche est mis en chantier en Belgique.

Le « LECOINTE » fait 7 campagnes de garde-pêche.

Le « MECHELEN » participe à la campagne Alboran II.

Deux Algérines sont retirées de service : le « DE BROUWER » et le « DUFOUR ».

A la base de réserve de Zeebrugge qui compte 54 marins, 5 de ces dragueurs-escorteurs sont en réserve. L'«EUPEN » est déclassé.

L'Ecole de la Guerre des Mines fonctionne dorénavant à la fois pour la Force Navale et pour la Marine des Pays-Bas, qui a apporté une aide en instructeurs et en matériel. 2.650 élèves, officiers et marins y passent annuellement et 14 escadrilles étrangères viennent s'y entraîner chaque année.

Onder het bevel van de « ZINNIA » en in samenwerking met de belgische, franse, nederlandse en duitse mijnnevgers wordt er ten Noorden van Holland een vaarroute verbreed en veilig gemaakt van mijnen. Deze operatie werd New Broom genoemd.

De Zeemacht vervult 12 opdrachten tegen de waterbezoedeling in de Noordzee en vernietigt er 18.700 Kg springstof alsook 10 zeemijnen.

De helicopters voeren 30 reddingsoperaties uit.

De mijnnevgers die de permanentie verzekeren voeren 6 reddingsopdrachten uit.

Op de Schelde helpen de vedetten het verkeer regelen dat door de in opbouw zijnde tunnel bemoeilijkt wordt.

De « VEURNE » wordt omgebouwd tot mijnjager.

De « GODETIA » wordt omgebouwd tot Steunship voor de mijnnevgers.

De « KAMINA » en de « DE BROUWER » worden verkocht.

Op de Logistieke Groepering wordt een computer in gebruik genomen, die een eerste stap betekent in de richting van de automatisering.

1969

De Zeemacht telt 31 zeeschepen.

De « GODETIA » komt opnieuw in dienst en ontheft de « ZINNIA » van zijn visserijwachtdienst op de Noordzee.

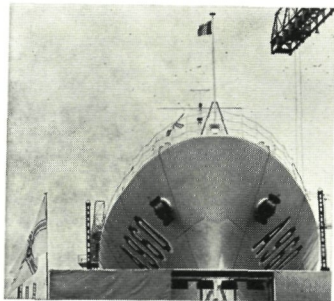
Samen met de « BREYDEL » en de « VAN HAVERBEKE » onderneemt de « ZINNIA » een kruisvaart naar de Antillen.

De mijnnevgers nemen deel aan 3 NAVO-oefeningen : Razor Sharp, Passex en Grey Sextet, alsook aan de vlootparade die gehouden werd ter gelegenheid van de 20e verjaardag van de NAVO.

De « ZENOBE GRAMME » maakt 2 schoolkruisvaarten en vervult een wetenschappelijke opdracht in de Middellandse Zee. De « VEURNE » heeft de verbouwing ondergaan en doet nu dienst als mijnjager.

Ook de « VERVIERS » moet dezelfde verandering ondergaan.

Te water laten van de A960 te Temse.



Le Centre de Formation Navale à Ste.-Croix devient Groupement Instruction et Entraînement.

Le « KAMINA » effectue une croisière en Méditerranée, puis une croisière en Afrique où il transportera des vivres à destination des populations éprouvées au Congo et à Madagascar.

Il participe ensuite à plusieurs manœuvres avec les dragueurs et immerge dans les grands fonds de l'océan des engins explosifs dangereux provenant des dépôts belges et qu'il n'est pas possible de détruire sur place.

Les dragueurs participent à deux exercices OTAN en Mer du Nord et en Méditerranée.

La vedette « SEMOIS » est affectée au groupe des plongeurs-démineurs de la côte ; celui-ci a enlevé et détruit 20.000 Kg d'engins explosifs au cours de l'année.

On estime que le total des mines marines détruites par la Force Navale à ce jour s'élève à 1.894.

1966

Le nouveau garde-pêche, le « GODETIA », construit aux chantiers Boël à Tamise entre en service.

La F.N. acquiert encore deux dragueurs MSO en échangeant avec la Norvège trois MSC, le « ROESELARE », l'« ARLON » et le « BASTOGNE ». Les deux MSO porteront la force des dragueurs-chasseurs de ce type à 7 ; ils s'appelleront « DUFOUR » (III) et « DE BROUWER » (II).

Le « MECHELEN » fait une campagne de 3 mois en Grèce et une d'un mois en Mer du Nord ; le « ZENOBE GRAMME » fait campagne en Méditerranée où il participe aux recherches effectuées par le Centre belge de recherches sous-marines et océanographiques.

Le « SPA » transporte en Sardaigne du matériel pour le compte de l'Institut d'astrophysique de l'université de Liège.

Les MSO retrouvent l'épave d'un pêcheur hollandais au large de Terschelling.

Le « KAMINA » fait une croisière-école au Golfe du Mexique, participe à plusieurs manœuvres OTAN au cours desquelles il transporte un bataillon Royal Marines britanniques, et effectue 6 voyages d'immersion d'engins explosifs.

Les dragueurs participent aux manœuvres **Wooden Walls, Wooden**

Wagon, Ransex.

1330 belges et 1400 étrangers fréquentent l'Eguermin.

A CEDRA, la dernière baraque en bois fait place à un bloc moderne qui abritera dès 1967 le caisson de décompression du nouveau centre d'oxygénothérapie hyperbare de la Force Navale. La Belgique a reçu cette année la visite de 94 navires de guerre étrangers.

De « LECOINTE » en de « DE MOOR » worden uit de vaart getrokken.

In samenwerking met onze universiteiten worden er 48 wetenschappelijke opdrachten vervuld door de Zeemacht ; 26 campagnes worden uitgevoerd tegen de waterbezoedeling langsheen de kusten. 31.000 Kg munitie wordt door de groep duikers-ontmijners opgehaald en vernietigd.

Een smartelijk ongeval te Oostduinkerke kostte het leven aan 7 moedige ontmijners van de Zeemacht.

Het 119e Smaldeel ondiepwatermijnenvegers wordt naar Nieuwpoort overgebracht. Van hieruit verlaten 15 mijnenvegers, die in kokon lagen, ons land en worden aan Amerika afgestaan.

De Zeemacht verlaat het Fort van Liefkenshoek. De signalisatiepost wordt in de loodstoren van het Sas van Zandvliet ondergebracht.

Het mobilisatiekorps 12 wordt bij de Grote Groeperingen gevoegd.

De Reserve Depots worden afgeschaft en vervangen door Marine Basissen. (zoals Cedra trouwens).

Deze wijzigingen worden aangebracht teneinde de organisatie van de Zeemacht, zowel op vredesvoet als op oorlogsvoet, zo doeltreffend mogelijk te houden.

De belgische havens ontvangen het bezoek van 96 buitenlandse oorlogsbo-dems.

De Eguermin leidt 9 buitenlandse en 5 belgische eskaders op.

Het Marine Kadettenkorps ressorteert geheel onder de bescherming van de Zeemacht.

La vedette « LIBERATION » est affectée au service de l'Information de la Force Navale et affectue plusieurs croisières-expositions parcourant les fleuves et canaux de Belgique.

1967

Le « KAMINA » fait une croisière d'écolage et représente la Belgique à l'Exposition Universelle de Montréal, puis une croisière en Irlande du Nord. Il effectue 4 immersions de munitions, participe à une manœuvre OTAN et transporte le bataillon Commando en Ecosse.

Il est désarmé en septembre après avoir montré le pavillon belge dans 71 ports de 48 pays différents, avoir parcouru plus de 400.000 miles, transporté des milliers de Commandos et écolé des centaines de marins d'active et de réserve.

Le « ZINNIA » sort des chantiers Hoboken à Anvers.

Il est équipé en navire de commandement et de soutien logistique d'un groupe de dragage.

Le « DEMOOR » est envoyé en Australie participer à une campagne de recherche océanographique au profit des universités belges, sur la Grande Barrière de corail.

Les futurs officiers de la Force Navale, à partir de cette année, ne seront plus formés dans les Marines étrangères mais à l'Ecole Royale Militaire pendant une durée de 4 ans entrecoupée de stages à la mer et suivie d'un passage à l'Ecole d'application de la Force Navale et d'un embarquement sur un navire-école étranger.

Pour mieux entraîner la réserve, un dragueur-côtier est affecté exclusivement à son instruction, qui a lieu en WE et pendant les vacances.

Le « KAMINA »





Zijne Majesteit de Koning en de heer Minister van Landsverdediging brengen een bezoek aan de decompressiekamer van de Zeemacht.

La F.N. adopte pour les officiers et sous-officiers une tenue de travail et de bord en toile grise.

1968

23 navires sont en service actif.

Le « GODETIA » effectue une croisière au Mexique, représente la Belgique aux Jeux Olympiques d'Acapulco et transporte les yachts des concurrents belges.

Le « ZINNIA » en service fait escale au Maroc à l'occasion de la visite officielle de SM le Roi.

Le « ZENOBE GRAMME » fait 4 croisières-école au profit des élèves officiers de marine de l'Ecole Royale Militaire.

Le « DEMOOR » rentre d'Australie après une absence de 9 mois.

Le « MECHELEN » fait campagne en Turquie et sur la côte Ibérique.

Les dragueurs participent à 4 manœuvres OTAN.

6 campagnes de garde-pêche sont effectuées par le « ZINNIA » et le « GODETIA ».

Au Nord de la Hollande, le « ZINNIA » et un groupe de dragueurs belges, français, néerlandais, anglais et allemands, sous son commandement, élargissent une route de navigation maritime passant au travers des zones minées de la 2^{ème} guerre mondiale. C'est l'opération **New Broom**.

La Force Navale effectue 12 patrouilles anti-pollution dans son secteur de la Mer du Nord et neutralise 18.700 Kg d'engins explosifs et 10 mines marines.

Les hélicoptères effectuent 30 missions de sauvetage ; les dragueurs de garde font 6 sorties de sauvetage.

Les hélicoptères effectuent 30 missions de sauvetage.



Sur l'Escaut, les vedettes aident à régler le trafic lors de la construction du tunnel sous la fleuve.

Le dragueur « VEURNE » subit une refonte qui a pour but de le transformer en chasseur de mines.

Le « GODETIA » est en reconversion pour être aménagé en bâtiment de soutien logistique pour dragueurs comme le « ZINNIA ».

Le « KAMINA » et le « DE BROUWER » sont vendus.

Au Groupement Logistique, on installe une machine comptable électronique qui est un premier pas vers une automatisation plus poussée de la comptabilité et une introduction des techniques modernes d'informatique dans les méthodes de gestion de la marine.

1969

La Force Navale met 31 navires de mer en service actif.

Le « GODETIA » sort de reconversion et relève le « ZINNIA » à la garde des pêcheries en Mer du Nord.

Le « ZINNIA » entreprend avec 3 dragueurs MSO, le « BREYDEL », le « TRUFAUT » et le « VAN HAVERBEKE » une croisière de dragage d'endurance transatlantique qui les mène aux Antilles.

Les dragueurs participent à 3 manœuvres OTAN. — **Razor Sharp, Passex et Grey Sextet** et à la revue navale du 20ième anniversaire de l'OTAN.

Le « ZENOBE GRAMME » fait 2 croisières-école et 1 campagne océanographique en Méditerranée.

Le « VEURNE » sort de reconversion et opère comme chasseur de mines. Le « VERVIERS » va subir les mêmes transformations.

Le « LECOINTE » et le « DEMOOR » quittent le service.

De ramp van Oostduinkerke. Dit zal de Zeemacht nooit vergeten.



Les bâtiments de la Force Navale effectuent 48 sorties au profit de la recherche scientifique menée par les universités de Belgique, et opèrent 25 interventions anti-pollution au large des côtes. Le groupe des plongeurs-démineurs enlève 31.000 Kg d'explosifs. Un grave accident endeuille la F.N. : 7 démineurs perdent la vie par l'explosion d'un des engins à Oostduinkerke.

La division des dragueurs de petit fond est transférée à Nieuwpoort d'où 15 dragueurs en cocon sont retrocédés aux USA. Le fort de Liefkenshoek a cessé d'être occupé par la Force Navale ; le poste de signalisation est installé dans la tour de pilotage de l'écluse de Zandvliet.

Le Noyau Mobilisateur 1Z est intégré aux grands commandements.

Les dépôts de réserve sont supprimés et deviennent Bases Navales, de même que CEDRA.

Ces modifications ont pour but de rendre l'organisation de la Force Navale aussi semblable que possible, en temps de paix, qu'en temps de guerre.

Les ports belges reçoivent la visite de 96 navires de guerre étrangers.

Eguermin entraîne 9 escadrilles étrangères et 5 belges sur son simulateur de dragage.

La Force Navale donne son patronnage officiel au Corps des Cadets de Marine.

1970

Au 1er janvier, le service militaire à la Force Navale est porté à 15 mois.

L'entraînement de la Réserve et des élèves de Ste.-Croix exige qu'un plus grand nombre de navires lui soient affectés. Une escadrille formée d'un MSO, d'un MSC et d'un MSI est créée à cet effet.

En outre, on crée la 218ème escadrille et on l'affecte à la Réserve volontaire de la Force Navale.

Le « VERVIERS » subit la même refonte que le « VEURNE ».

Le « GERLACHE » et le « DEMOOR » sont vendus par les Domaines.

La flotte en service compte 22 navires.

Le « ZINNIA » assure la garde-pêche avec 6 campagnes.

Les « MECHELEN », « ZENOBE GRAMME » et « HERSTAL » participent aux études et aux recherches en rapport avec la pollution des eaux par les hydrocarbures, menées dans un contexte international sous la direction de la Belgique, qui est l'autorité-pilote en la matière.

Les plongeurs-démineurs neutralisent 22.528 Kg d'engins explosifs et 3 mines marines et procèdent à des vérifications sur les zones des nouvelles extensions portuaires du port de Zeebrugge.

1970

Vanaf 1 januari wordt de militaire dienst bij de Zeemacht op 15 maanden gebracht.

Teneinde aan het verlangen van het reserve personeel en van de leerlingen te St.-Kruis te voldoen worden er nog meerdere eenheden aan deze basis toegevoegd. Een eskader van MSO's, MSC's en MSI's worden hiervoor gebruikt.

Het 218e eskader wordt volledig aan het reserve personeel voorbehouden.

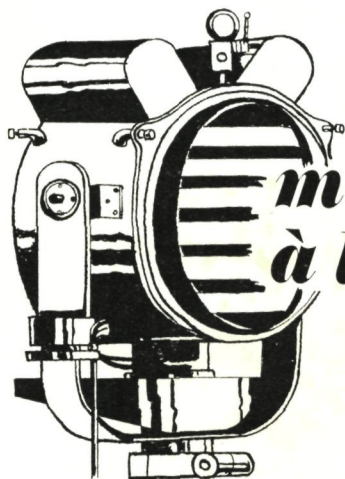
De « VERVIERS » ondergaat dezelfde bouwverandering als de « VEURNE », « de GERLACHE » alsook de « DEMOOR » worden door de domeinen verkocht.

Onze actieve vloot telt heden 22 eenheden.

6 visserijwachtbeurten worden door de « ZINNIA » uitgevoerd.

De « MECHELEN », « ZENOBE GRAMME » en de « HERSTAL » vervullen opzoekingen en studies tegen de waterverontreiniging.

De ploeg duikers-ontmijners neutraliseren opnieuw 22.528 Kg springstoffen als ook 3 zeemijnen. Tevens vergewissen ze zich ervan dat de nieuwe zone's, ten gevolge van de havenuitbreiding te Zeebrugge, veilig bevaarbaar zijn.



messages célèbres à la force navale

La Force Navale est trop sérieuse. Le lecteur attentif de la revue Neptunus, le public grand admirateur de nos fastes et de nos défilés, le citoyen conditionné par les déclarations officielles de nos gouvernements et de nos dirigeants, le touriste qui voit défiler nos bâtiments entre les estacades : « alignement à tribord » tous doivent être impressionnés par le style « service, service » et jugulaire au menton de nos équipages. Du moins, nous l'espérons, et c'est parfait ainsi.

Cependant, il existe, heureusement pour le psychisme et la santé morale de notre Marine, il existe disais-je, une autre Force Navale, celle qui après l'accostage se met en civil, celle qui trouve le temps de fêter une nomination ou de se consoler d'une déception, celle qui parfois prolonge le tea-time au delà du strict nécessaire.

Notre dessein est de vous faire connaître cette autre Force Navale.

Nous nous efforcerons de vous reproduire le plus fidèlement les « busses », les anecdotes, les petits défauts et travers que l'on peut parfois observer. Si parfois notre plume est, ou paraît acide, que l'on songe que cet acide n'a pas pour but de corroder le fier acier dont nous sommes forgés, mais plutôt de le lisser, l'affiner, le tremper.

Il est évident que seront respectés la décence et le bon ton : ces deux piliers de la vie à bord, et plus particulièrement de la vie en mess et carré.

Si parfois notre plume glisse dangereusement, que le lecteur nous en excuse.

Si parfois nous contons comme étant la dernière bien bonne, une pauvre blague éculée que les gabiers phéniciens n'osaient plus sortir dans les bouges de Phocée, et bien tant pis ; peut-être se trouvera-t-il un lecteur qui ne la connaîtra pas, et c'est pour lui que nous l'écrivons : La vitesse d'un convoi est toujours la vitesse du navire le plus lent dans le convoi.

Cum Grano Salis.



Pour débiter quelques anecdotes qui me sont restées à l'esprit. D'ailleurs les bateaux construits à la ligne appréciées.

« En les années 1952, un de nos vaillants petits dragueurs MSC se trouvait à Norfolk, au Fleet training center, pour y parfaire son commissionnement.

Le MISSOURI, un des orgueils de l'Atlantic Fleet croise notre petit belge et sans doute peu familiarisé avec notre fière croix de Bourgogne sur fond argent, nous flashe (1) : What is your Nationality » - Message reçu, vexation, réponse : « Belgian : what is yours ? (2). Imperturbable, le battle wagon répond : « American ». »



« L'Eupen », au cours d'une de ses missions hydrographiques à pendant près de deux mois fait le détroit de Gibraltar. Les Britanniques, désendeurs du Rock, conscients du rôle de vigie qu'ils jouent au beaugré du Continent Euro-Asiatique lui demandaient environ deux fois par jour, pendant deux mois, (sauf le week-end) le traditionnel « What ship ? » (3). L'« Eupen », poli et conscient de son indignité lui répondait poliment : « Eupen-Belgian Navy ». Ceci jusqu'au dernier lundi, de la dernière semaine, où l'Eupen ayant peut-être trop fréquenté le continental café du Mainstreet lui a répondu : « Eupen, and you, what rock ? » (3).



Ce même Eupen, rentré en Belgique, participait parfois à des activités - tours en mer - au profit de sea-lovers reçus par le ZS1/IRP de l'époque (4).

Je me souviens qu'un jour d'été, me trouvant en garde secteur de tir en mer, avec mission de chasser de cette surface de notre territoire maritime tout intrus.

Je vois l'« Eupen », tout chargé de passagers, sans complexe aucun, pénétrer le périmètre défendu et folâtrer sur les eaux interdites. Lui courir sur et lui signaler la chose était mon devoir.

Je lui flashe : « You are in the exercise shooting range ».

Réponse : « You too » (5).



Escale à Tunis.

Dépaysement, exotisme, Sight-seeing & shopping.

A bord du GODETIA, un membre de l'équipage avait été très, mais très conseillé par les anciens, avant d'aller à terre : « Dans ces ports méditerranéens, il faut marchander ; ces marchands vous exploitent, et les prix sont fonction de la tête du client ».

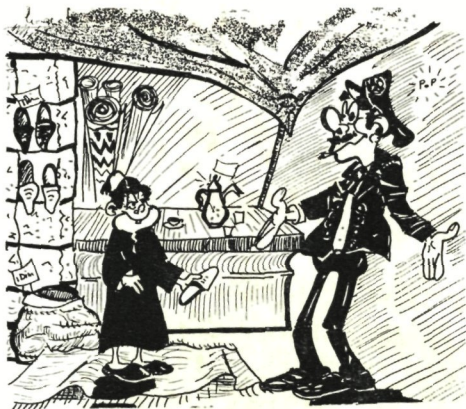
Fort de ces conseils, il se rend au soukh des cordonniers dans l'ancienne ville. Magasin, ouvert sur la rue, un comptoir, des cuirs : pous, chaussures, pantoufles, etc.

Derrière le comptoir, un garçon : 7, 8, 10 ans maximum.

« Je voudrais des babouches pour ma femme, puis-je en voir quelques modèles... »

Celles-ci me plaisent, combien ?

- « Deux dinars ! »
- « Deux dinars ! c'est trop cher, un dinar.
- O.K., O.K.... d'accord... Laquelle tu veux ?
La gauche ou la droite ?



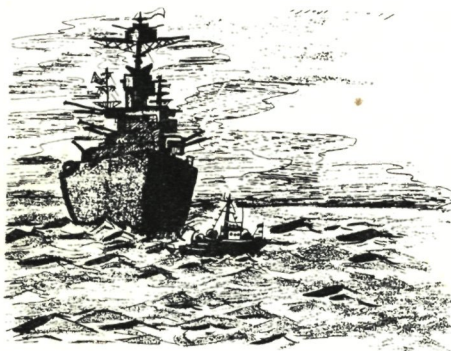
Dans les brumes de l'Islande, en garde-pêche, nous remontions avec le bon vieux Gerlache-support ship- navire pacifique en-

tre tous, d'Ingelshofdi vers le Nord. La visibilité était très « ouatineuse ».

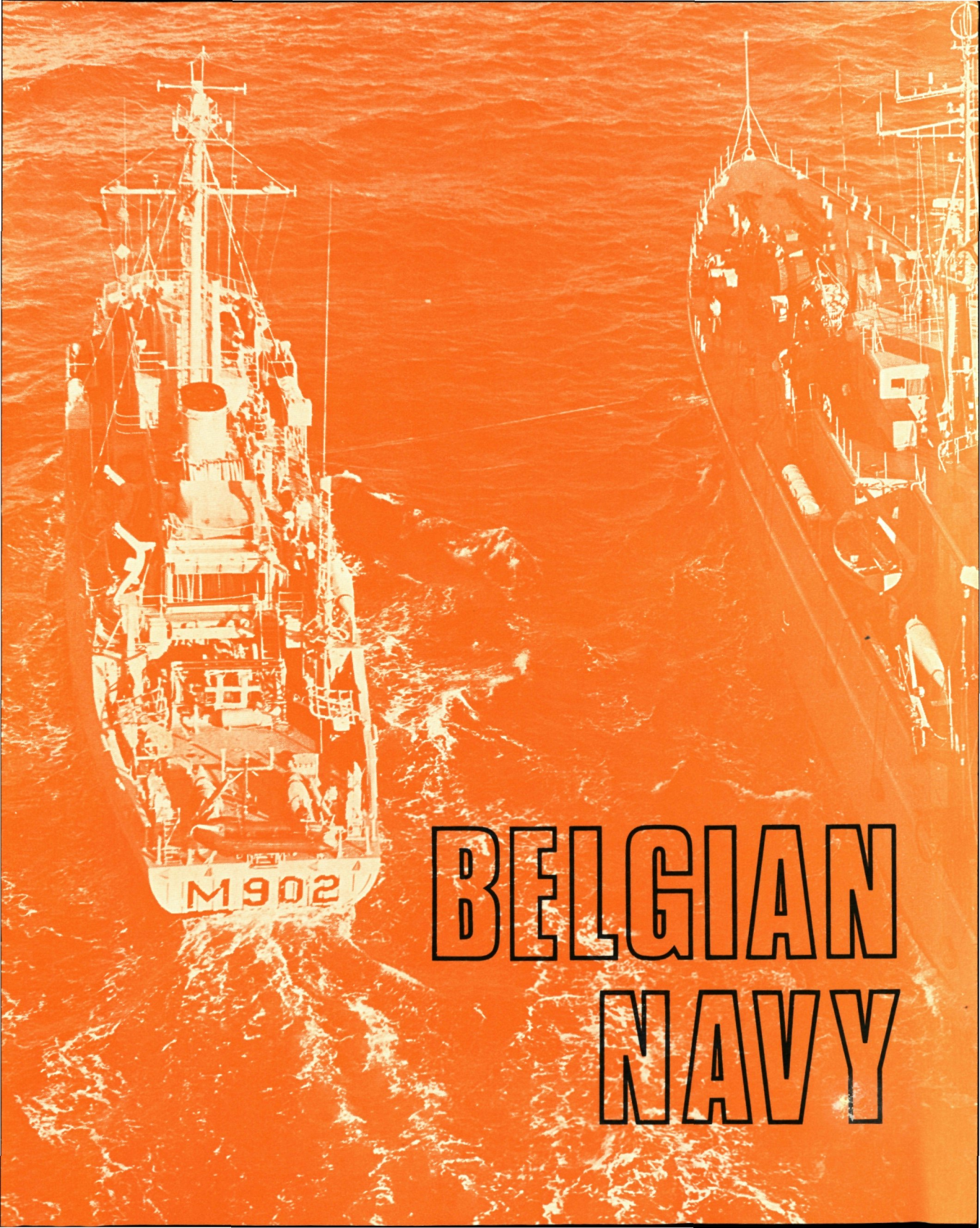
A quelque distance, on distingue de force un navire qui redescendait vers le Sud. Il nous attaque : « . . . » « . . . » : « What ship ? »

Le signaleur répond : « Belgian MAN OF WAR GERLACHE from Reikjavik on fishery protection. » « And you ? »

La réponse simple et gentille fût : « HMS VANGUARD - Touring » (6).



- (1) Je flashe, tu flashes, il flashe... de l'anglais « to flash », signaler par lampe-morse.
- (2) Quelle est votre nationalité ? - Belge et la vôtre ?
- (3) Quel navire ? - Eupen et vous quel roc ?
- (4) Allusion aux journées d'information organisés par les services de l'état-major, ou l'inévitable tour en mer figure au programma.
- (5) Vous êtes dans le secteur de tir d'exercice ! - Vous aussi.
- (6) Quel navire ? - Vaisseau de guerre belge Gerlache venant de Reikjavik en mission de garde pêche, et vous ?
HMS VANGUARD (un des plus gros croiseurs anglais), en promenade !



BELGIAN NAVY



belgian

navy

Jointly made by R. Planchar BNRA-Antwerp
and P. Scarceriaux BNRA-Brussels

Part 1

Les navires qui ont battu la flamme de guerre à la Force Navale de 1946 à nos jours

Neptunus a le plaisir de présenter à ses lecteurs la liste complète de tous les navires qui ont appartenu à la Force Navale depuis 1946 jusqu'à nos jours avec leurs caractéristiques, les transformations, les chantiers de construction, les dates et toutes les informations que peut désirer un bon documentaliste maritime.

Cette liste nous la devons à nos amis Mr Scarceriaux. Président-fondateur de la Belgian Navy Research Association et au CPF(r) Planchar, Président de SONAR, la revue des Officiers de Réserve de la Force Navale d'Anvers. La liste est établie en anglais pour satisfaire tout le monde, économiser de la place et lui donner le caractère international qu'elle mérite.

De schepen van de Belgische Zeemacht van 1946 tot vandaag

Neptunus heeft het genoegen om in dit feestnummer, de volledige lijst te publiceren van al de schepen van de Belgische Zeemacht. Deze lijst — degelijk voorzien van illustraties — zal over twee nummers lopen. Zij omvat o.m. al de karakteristieken, de ombouwingen, de scheepswerven, diverse data, m.a.w., alle mogelijke inlichtingen nuttig voor een maritieme verzamelaar, maar ook interessant voor iemand die gewoonweg belangstelling heeft in onze Zeemacht. Dit werk danken we — hoe kon het anders — aan de heer Scarceriaux, Voorzitter-stichter van de Belgian Naval Research Association en aan Fregatkapitein (r) Planchar, Voorzitter van SONAR, tijdschrift van onze Antwerpse Reserve Officieren. Dat de lijst in het Engels werd opgesteld, taal waarmee onze marine — zowel Handels of Militaire — zeer vertrouwd is, heeft als bedoeling dit wetenschappelijk werk de spreiding te geven dat het beslist verdient.

Lexique — Verklaring van de voornaamste termen

B U = broken up = à la démolition = afbraak.
F F W = Further wanted = information désirée = gevraagd, bijkomende inlichtingen.
S E = Still existing = existant = nog bestaande.
K L = Keel laid = pose de la quille = kiel gelegd.
L = Launching = lancement = tewater gelaten.
R = Replace = remplacer = vervangen.
T = Towed = remorqué = gesleept.
S = Sold = vendu = verkocht.

I - FRIGATES AND ESCORT-VESSELS

1. **ARTEVELDE (1)** 1640 1940 45—54 Be/Blt. John Cockerill Hoboken, Hull N° 686

Ordered in 1939 as Fishery protection vessel to replace the ZINNIA (1).

L = 24 AUG 40. Kn 28,5

Requisitioned by Germany after launching and towed to Rotterdam for completion by Wilton Fijenoord, Schiedam. Renamed K 4 LORELEI when ready 25 APR 43.

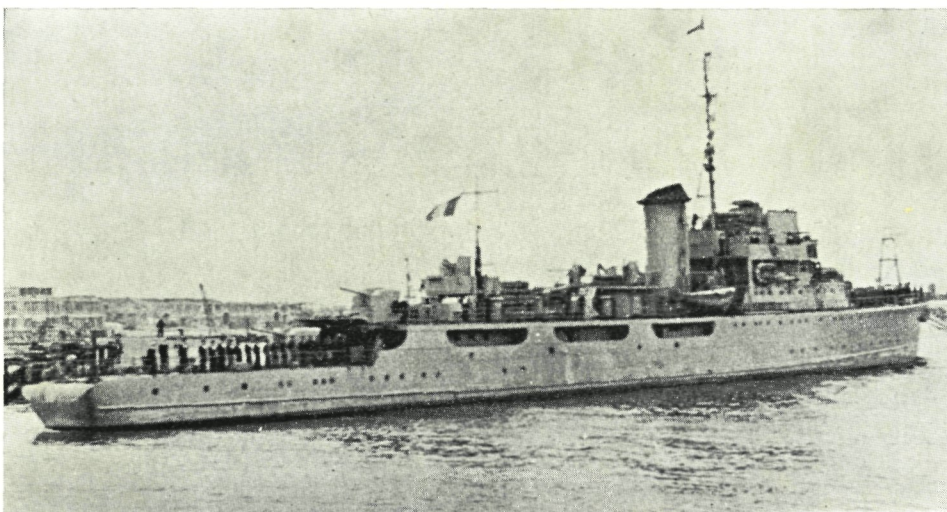
Original armament foreseen : 4 — 102 m/m in two twin turrets ; 2 — 20 m/m aa. Shield = 40 m/m.

German armament : 3 — 105 m/m ; 4 — 37 m/m ; 10 — 20 m/m ; 120 mines. Complement 12 off. 168 ratings.

JUL 43 Disarmed. Cellular double bottom modified to increase stability.

MAY/JUN 45 Repatriated to Belgium by Belgian Navy.

22 NOV 54 Sold for BU Bruges.



« ARTEVELDE »

2.A **ZINNIA (1)** 1200 8.1915 45—47/Be/Blt. Swan, Hunter & Wigham Richardson, Wallsend on Tyne. Hull N° 1000

One of the 56 Flower Class, Fleet Sweeping Vessels (sloop) and, more precisely, one of the AZALEA type. Emergency War Programme.

Original armament : 2 — 4.7" ; 2 — 3 pdr aa. Complement : 79 all told.

A) 15—20 HMS ZINNIA Royal Navy Br/
20—40 ZINNIA Administration de la Marine Be/
(Fishery Protection Vessel)

MAY 40 Left behind in Ostend and seized by the Kriegsmarine.

41 Completely rebuilt by Cockerill/Hoboken.

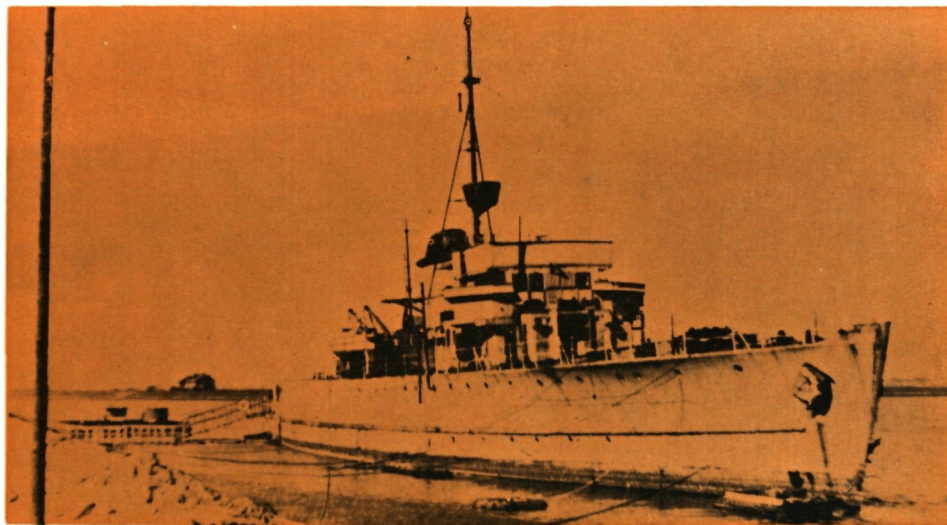
JAN 42 BARBARA Kriegsmarine : aa. Training ship : 3—105 / 45 cal. aa. ; 8—37 m/m ; 12—20 m/m aa.

German complement 142 all told.

DEC 43 BARBARA Kriegsmarine, tender for the 14th. R—F1 (Sweeping Flotilla).

MAY/JUN 45
B) 47—50
50

Repatriated to Belgium by Belgian Navy.
BREYDEL (1) Force Navale
Sold for BU to...



« ZINNIA », « BARBARA », « BREYDEL »

- 2.B **BREYDEL (1)** 1200 8.1915 47—50 Be/Blt. Swan, Hunter & Wigham
Richardson, Wallsend on Tyne, Hull N° 1000
One of the 56 Flower Class, Fleet Sweeping Vessels (Sloops) and, more
precisely, one of the 9 AZALEA type. Emergency War Programme.
Original armament: 2—4.7"; 2—3pdr aa. Complement: 79 all told.
- A) 15—20 HMS ZINNIA Royal Navy Br/
20—40 ZINNIA Administration de la Marine Be/
(Fishery Protection Vessel)
- MAY 40 Left behind in Ostend and seized by Kriegsmarine.
41 Completely rebuilt by Cockerill/Hoboken.
JAN 42 BARBARA Kriegsmarine: aa. Training Ship: 3—105 /
45 cal aa.; 8—37 m/m aa.; 12—20 m/m aa.
Complement 142 all told.
- DEC 43 BARBARA Kriegsmarine, tender for the 14th. R—F1
(Sweeping Flottilla).
- MAY/JUN 45 Repatriated to Belgium by Belgian Navy.
45—47 Reconditioned. In service as ZINNIA (1).
50 Sold for BU to... (Wanted)
3. **LUITENANT T/Z V. BILLET** 1430 14 OCT 44 47—58 Be/Blt. Globe S.B. Supe-
rior, Wis. USA, M.C. Hull N° 1464
F910 Keel Laid 17 APR 43; launched 31 JUL 43; Comm. 14 OCT 44.
Belgian complement 7 off. 135 other ranks.
- A) 43—43 PG 165 Patrol Vessel-Gunboat USN Am/
43—47 SHEBOYGAN — PF57 Patrol Vessel-Frigate USN Am/
Used in the Pacific as weather-
vessel
- American complement 13/201
Belgian armament after 1950: 3—76 / 50 cal; 6—40 m/m aa. (2 twin — 2
single mounts).
2—20 m/m aa.; 1 hedgehog; 8 mortars; 2
rails for depth charges.

Up to MAY 49 used as weather-vessel on « K » station in the Atlantic, with 2 little anti-tank guns mounted on the forecastle.

After MAY rebuilt as full armed frigate (weather balloons hangar dismounted and full original armament replaced.)

26 OCT 59 Removed from the list.

58 to Van Heyghen, Ghent, for B.U. (BF 1.535.000).

F910 « LUITENANT T/Z V. BILLET »



II - ALGERINE CLASS OCEAN MINESWEEPERS

4.A **ADRIEN DE GERLACHE** 1040 18 JAN 45 29 NOV 49 — 70 Be/Blt. Harland & Wolff, Belfast.

M900 Keel laid 27 NOV 43; launched 22 AUG 44; Compl. 18 JAN 45.

A954 1—102 m/m; 4—40 m/m aa. 4 mortars and 2 fails for D.C. before 65—70 used as Supply Vessel for minesweepers (Armament disembarked).

A) 44—49 HMS LIBERTY M391 Royal Navy Br/
11 JUN 70 Sold for B.U. to M. Bakker Pvba Bruges (BF 2.210.000).

A954 « A. DE GERLACH »



5. **DE BROUWER (1)**

53—59 M904
59—61 F904

A) 43—53
5 DEC 67
9 JAN 68

1040 9 JUL 43 25 FEB 53 — 67 Be/Blt. Harland
& Wolff, Belfast.
KL 22 SEP 42; L 20 APR 43; Compl. 20 AUG 43.
1—102 m/m; 4—40 m/m aa.; 4 mortars, 2 rails for D.C.
Compl. 7/99.
Tropicalised for service in African waters.
HMS SPANKER M226 Royal Navy Br/
Sold for B.U. to Van Heyghen (Ghent) (BF 2.066.000).
Arrived Ghent for B.U.

M904 « DE BROUWER »



6. **DEMOOR**

53—59 = M905
59—70 = F905

A) 43—53
11 MAR 70

1040 20 AUG 43 13 JAN 53 — 70 Be/Blt. Harland
& Wolff, Belfast.
KL 22 SEP 42; L 3 APR 43; Compl. 9 JUL 43.
1—102 m/m; 4—40 m/m aa.; 4 mortars, 2 rails for D.C.
Compl. 7/99.
Tropicalised for service in African waters.
HMS ROSARIO M219 Royal Navy Br/
Sold for B.U. to M. Bakker Bruges (BF 2.850.000).

M905 « DE MOOR »



7.A	A.F. DUFOUR (1)	1040	21 NOV 43	9 AUG 51 — 59 Be/Blt. Blyth S.B. & D.D. C°, Blyth.
	M903			KL. 22 JUL 42 ; L. 5 APR 43 ; Compl. 21 NOV 43. 1—102 m/m ; 4—40 m/m aa. ; 4 mortars, 2 rails for D.C. Compl. 7/99.
	A) 43—51	HMS FANCY M308	Royal Navy	Br/
	B) 59—60	N'ZADI	Belgian Navy - Congo Base	Be/
		Left behind in Congo, stranded at Banana, during events of 1960.		
	60—	N'ZADI	Training hulk in Congo	Co/
		FFW		
7.B	N'ZADI	1040	21 NOV 43	59—60 Be/Blt. Blyth S.B. & D.D. C°, Blyth.
				KL. 22 JUL 42 ; L. 5 APR 43 ; Compl. 21 NOV. 43. 1—102 m/m ; 4—40 m/m aa. ; 4 mortars, 2 rails for D.C. Compl. 7/99.
	A) 43—51	HMS FANCY M308	Royal Navy	Br/
	51—59	A.F. DUFOUR	Belgian Navy	Be/
	B) 60—	N'ZADI	Training hulk in Congo	Co/
		FFW		

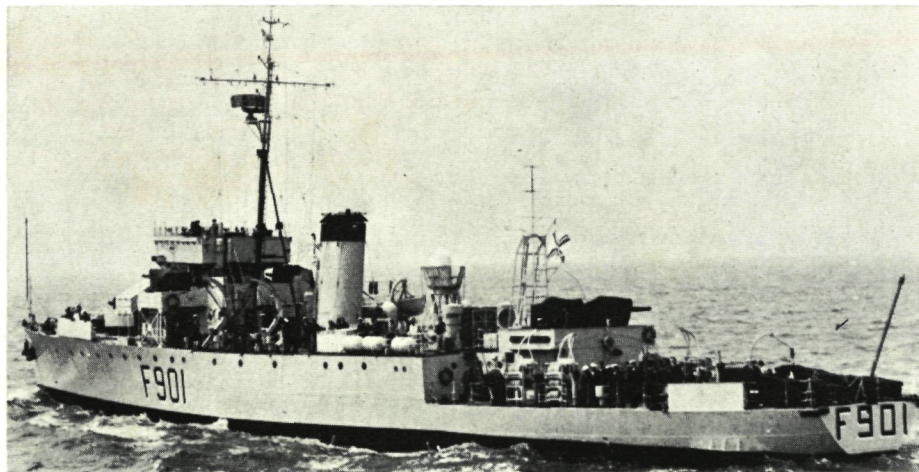


M903 « DUFOUR »

8.	A.F. DUFOUR (2)	1040	1943	7 AUG 59 — 66 Be/Blt. Port Arthur S.B., Port Arthur, Ontario.
	F903			KL. 1942 ; L. 19 SEP 42. (Canadian Algerine Class Ocean Minesweeper).
	F1			1—102 m/m ; 8—20/2 aa. ; 4 mortars ; 2 rails for D.C. Compl. 7/99.
				May also have received 1 hedgehog, at the end of the commission.
	A) 43—59	HMS WINNIPEG AM177	RCN	Ca/
	66	Sold for B.U. to J. Bakker & Zonen, Bruges (BF 1.135.000).		
	NOV 66	Arrived Bruges for B.U.		
	In JUL 60, during Congolese events suffered several shell hits injuring 13 men and causing 88 holes in hull and superstructures.			

9. **GEORGES LECOINTE** (1) 1040 9 SEP 42 31 JAN 50 — 60 Be/Blt. Harland
& Wolff, Belfast.
M901 KL. 24 JUL 41; L. 27 MAY 42; Compl. 9 SEP 42.
Romp N° 1 1—102 m/m; 4—40 m/m aa.; 4 mortars; 2 rails for D.C.
Compl. 7/99.
A) 42—50 HMS CADMUS M230 Royal Navy Br/
24 APR 60 Sold for B.U. to... (wanted).
19 MAY 60 Arrived Burcht for B.U. by J. Desmedt.

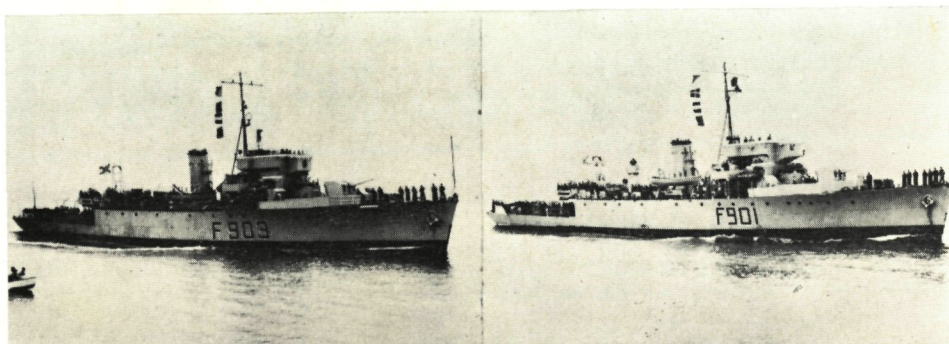
M901 « LECOINTE »



10. **GEORGES LECOINTE** (2) 1040 1943 31 JUL 59 — 70 Be/Blt. Port Arthur
S.B., Port Arthur, Ontario.
F901 KL. 42; L. 17 DEC 42 (Canadian Algerine Class Ocean
Minesweeper).
1—102 m/m; 8—20 m/m aa.; 4 mortars; 2 rails for D.C.
Compl. 7/99.
A) 42—59 WALLACEBURG AM172 RCN Ca/
70 Sold for B.U. to... (wanted).

« DUFOR » ex. « WINNIPEG »

« LECOINTE » ex. « CADMUS »



11. **J.E. VAN HAVERBEKE (1)** 1040 21 MAY 43 4 JUL 51 — 60 Be/Blt. Harland & Wolff, Belfast.
M902 KL. 4 APR 42; L. 11 JAN 43; Compl. 21 MAY 43.
1—102 m/m; 4—40 m/m aa.; 4 mortars; 2 rails for D.C. Compl. 7/99.
A) 43—51 HMS READY M223 Royal Navy Br/
JUN 60 Sold for B.U. to... (wanted).



M902 « VAN HAVERBEKE »

III - NEW CLASS Contemplated

12 N.....

13 N.....

14 N.....

15 N.....

22 DEC 70 ordered: 2 by Cockerill, 2 by Boelwerf. Some superstructures are to be built by Béliard-Murdoch.

1st ship to be operational in 1976, the 4th in 1978.

Displ. Standard 1500t, full charge 1828t.

Compl. 13/135.

Armament 1—100 m/m aa. 1 Sea Sparrow (Sea-Air-Missiles) mount: 9 x 3 ASM Torpedo tubes.

1—ASM mortar.

IV - OCEAN MINESWEEPERS

« Algerine Class »

Nrs 4—5—6—7—9—11 were also used for ocean-minisweeping up to 1960.

V - MSO - WOODEN MINESWEEPERS

12. **BREYDEL (2)** 780 1955 15 FEB 56 — . . Be/Blt. Tacoma Boat Building C°, Tacoma, Wash.
M906 KL. 1954; L. 25 MAR 55.

A) 56—56
56—56
70

1—40 m/m Bofors aa., mine hunting equipment.
Compl. 5/34.
AM 504 USN
MSO 504 USN
S.E.

Am/
Am/



M906 « BREYDEL »

- | | | | | |
|-----|-------------------------------|--|-----------|--|
| 13. | ARTEVELDE (2) | 780 | 1955 | 15 DEC 55 — ... Be/Blt. Tacoma Boat Building C°, Tacoma, Wash. |
| | M907 | KL. 1953 ; L. JUN 54.
1—40 m/m Bofors aa., mine hunting equipment.
Compl. 5/34. | | |
| | A) 55—55 | AM 503 | USN | Am/ |
| | 55—55 | MSO 503 | USN | Am/ |
| | 70 | S.E. | | |
| 14. | G. TRUFFAUT | 780 | 12 OCT 56 | 12 OCT — ... Be/Blt. Tampa Shipbuilding C°, Tampa. |
| | M908 | KL. 1955 ; L. 1 NOV 55.
1—40 m/m Bofors aa., mine hunting equipment.
Compl. 5/34. | | |
| | A) 56—56 | AM 515 | USN | Am/ |
| | 56—57 | MSO 515 | USN | Am/ |
| | 70 | S.E. | | |
| 15. | F. BOVESSE | 780 | 25 JAN 57 | 25 JAN 57 — ... Be/Blt. Tampa Shipbuilding C°, Tampa. |
| | M909 | KL. 1954 ; L. 28 FEB 56.
1—40 m/m Bofors aa., mine hunting equipment.
Compl. 5/34. | | |
| | A) 56—56 | AM 516 | USN | Am/ |
| | 56—56 | MSO 516 | USN | Am/ |
| | 70 | S.E. | | |
| 16. | J.E. VAN HAVERBEKE (2) | 780 | 9 DEC 60 | 9 DEC 60 — ... Be/Blt. Navy Yard, Boston. |
| | M902 | KL. 58 ; L. 29 OCT 59.
1—40 m/m Bofors aa., mine hunting equipment.
Compl. 5/34. | | |
| | A) 60—61 | AM 522 | USN | Am/ |
| | 61—61 | MSO 522 | USN | Am/ |
| | 70 | S.E. | | |

17. **A.F. DUFOUR** (3) 780 1955 14 APR 66 — ... Be/Blt. Bellingham Shipyard Inc, USA.

M903 KL. 54 ; L. 13 AUG 54.
1—40 m/m Bofors aa., Compl. 5/34.

A) 55—55	AM 498	USN	Am/
55—55	MSO 498	USN	Am/
27 SEP 55 — 14 APR 66	LAGEN M950	Royal Norwegian Navy	No/
70	S.E.		

Note : LAGEN and NAMSEN obtained from Norway in exchange with ARLON M915, BASTOGNE M916 and ROESELARE M914.

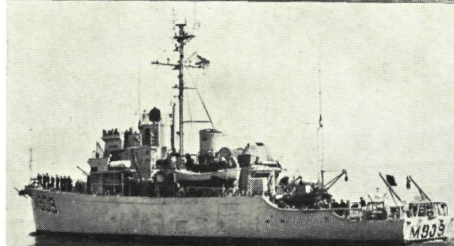
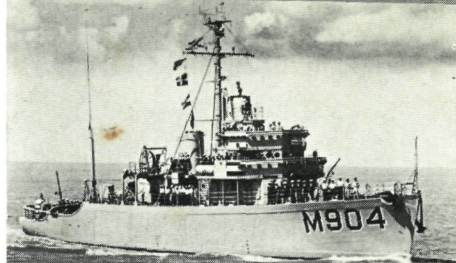
18. **DE BROUWER** (2) 780 1 NOV 55 14 APR 66 — ... Be/Blt. Bellingham Shipyard Inc, USA.

M904 KL. 54 ; L. 55.
1—40 m/m Bofors aa. Compl. 5/34.

A) 55—55	AM 499	USN	Am/
55—55	MSO 499	USN	Am/
1 NOV 55 — 14 APR 66	NAMSEN M951	Royal Norwegian Navy	No/

Note : NAMSEN and LAGEN obtained from Norway in exchange with ARLON M915, BASTOGNE M916 and ROESELARE M914.

M902 « VAN HAVERBEKE », M908 « TRUFFAUT », M904 « DE BROUWER », M909 « BOVESSE », M907 « ARTE-VELDE », M903 « DUFOUR ».



VI - COASTAL MINESWEEPERS

Class MSC (AMC) 60, 121, 259. Type BLUEBIRD.

For the group M910, — M925 : 2—20 m/m / 2 aa. Compl. 40 total.

19. **DIEST** 330 1953 12 MAY 53 — 69 Be/Blt. Boston, USA
M910
- | | | | | |
|-----------|------|-----|--------------------------|-----|
| A) 53—53 | AMS | 77 | USN | Am/ |
| 53—53 | MSC | 77 | USN | Am/ |
| B) 69—... | ... | ... | Chinese nationalist Navy | Cs/ |
| 70 | S.E. | | | |



M910 « DIEST »

20. **EEKLO** 330 1953 23 JUN 53 — 69 Be/Blt. Boston, USA.
M911
- | | | | | |
|-----------|------|-----|--------------------------|-----|
| A) 53—53 | AMS | 101 | USN | Am/ |
| 53—53 | MSC | 101 | USN | Am/ |
| B) 09—... | ... | ... | Chinese Nationalist Navy | Cs/ |
| 70 | S.E. | | | |
21. **LIER** 330 1953 3 AUG 53 — 69 Be/Blt. New York, USA.
M912
- | | | | | |
|-----------|------|-----|--------------------------|-----|
| A) 53—53 | AMS | 63 | USN | Am/ |
| 53—53 | MSC | 63 | USN | Am/ |
| B) 69—... | ... | ... | Chinese Nationalist Navy | Cs/ |
| 70 | S.E. | | | |
22. **MAASEIK** 330 1953 4 AUG 53 — 69 Be/Blt. Boston, USA.
M913
- | | | | | |
|-----------|------|-----|--------------------------|-----|
| A) 53—53 | AMS | 78 | USN | Am/ |
| 53—53 | MSC | 78 | USN | Am/ |
| B) 69—... | ... | ... | Chinese Nationalist Navy | Cs/ |
| 70 | S.E. | | | |
23. **ROESELARE** 330 1953 29 SEP 53 — 66 Be/Blt. Boston, USA.
M914
- | | | | | |
|----------|------|------|--------------------------|-----|
| A) 53—53 | AMS | 103 | USN | Am/ |
| 53—53 | MSC | 103 | USN | Am/ |
| B) 66— | TANA | M313 | Chinese Nationalist Navy | Cs/ |
| 70 | S.E. | | | |

Note : ROESELARE M914, ARLOM M915 and BASTOGNE M916 were exchanged with LAGEN M950 and NAMSSEN M951, from Norway.

24. **ARLON** 330 1953 10 NOV 53 — 66 Be/Blt. Boston, USA.
M915

A) 53—53	AMS 104	USN	Am/
53—53	MSC 104	USN	Am/
B) 66—...	ALTA M314	Royal Norwegian Navy	No/
70	S.E.		

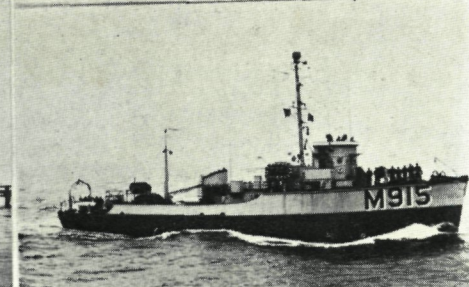
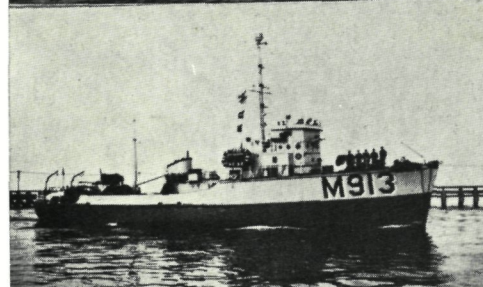
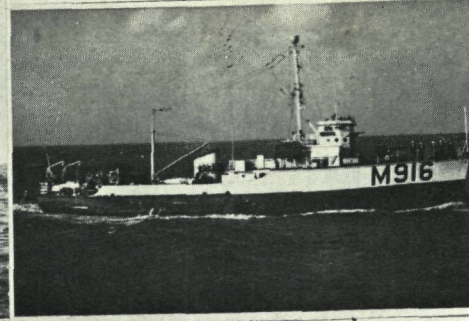
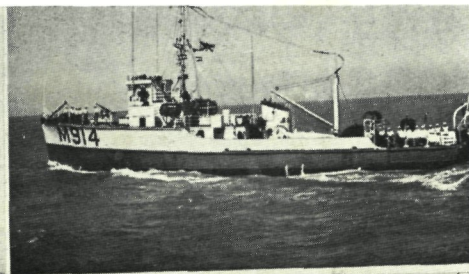
Note : ARLON 915, ROESELARE M914 and BASTOGNE M916, were exchanged with LAGEN M950 and NAMSEN M951, from Norway.

25. **BASTOGNE** 330 1953 30 DEC 53 — 66 Be/Blt. Boston, USA.
M916

A) 53—53	AMS 151	USN	Am/
53—53	MSC 151	USN	Am/
B) 66—...	GLOMMA M317	Royal Norwegian Navy	No/
70	S.E.		

Note : BASTOGNE M916, ARLON M915 and ROESELARE M914 were exchanged with LAGEN M950 and NAMSEN M951, from Norway.

M911 « EEKLO », M914 « ROESELARE », M912 « LIER », M916 « BASTOGNE », M913 « MAASEIK », M915 « ARLON ».

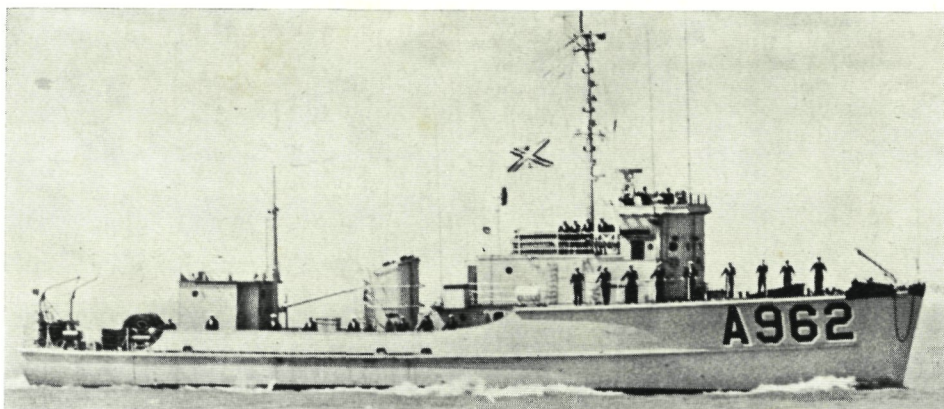




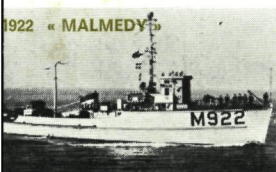
M934 «VERVIERS»

- | | | | | |
|-----|--|--------------|------|--|
| 26. | CHARLEROI
M917 | 330 | 1954 | 17 FEB 54 — 69 Be/Blt. Boston USA. |
| | A) 54—54 | AMS | 152 | USN |
| | 54—54 | MSC | 152 | USN |
| | B) 69—... | ... | ... | Chinese Nationalist Navy |
| | 70 | S.E. | | |
| 27. | ST. NIKLAAS
M918 | 330 | 1954 | 15 FEB 54 — 69 Be/Blt. New York, USA. |
| | A) 54—54 | AMS | 64 | USN |
| | 54—54 | MSC | 64 | USN |
| | B) 69—... | ... | ... | Chinese Nationalist Navy |
| | 70 | S.E. | | |
| 28. | ST. TRUIDEN
M919 | 330 | 1954 | 25 FEB 54 — 26 SEP 69 Be/Blt. New York, USA. |
| | A) 54—54 | AMS | 169 | USN |
| | 54—54 | MSC | 169 | USN |
| | B) 26 SEP 69 — | ATLANTI M202 | | Royal Hellenic Navy |
| | 70 | S.E. | | |
| 29. | DIKSMUIDE
M920 | 330 | 1954 | 15 APR 54 — 69 Be/Blt. New York, USA. |
| | A) 54—54 | AMS | 65 | USN |
| | 54—54 | MSC | 65 | USN |
| | B) 69—... | ... | ... | Chinese Nationalist Navy |
| | 70 | S.E. | | |
| 30. | HERVE
M921 | 330 | 1954 | 13 APR 54 — 26 SEP 69 Be/Blt. Boston, USA. |
| | A) 54—54 | AMS | 153 | USN |
| | 54—54 | MSC | 153 | USN |
| | B) 26 SEP 69 — | ANTIOP | | Royal Hellenic Navy |
| | 70 | S.E. | | |
| 31. | MALMEDY
M922 | 330 | 1954 | 2 JUN 54 — 26 SEP 69 Be/Blt. Boston, USA. |
| | A) 54—54 | AMS | 154 | USN |
| | 54—54 | MSC | 154 | USN |
| | B) 26 SEP 69 — ... FAIDRA (or PHEDRA, or PHAIDRA) M206 | | | Royal Hellenic Navy |
| | 70 | S.E. | | |





A962 « MECHELEN »



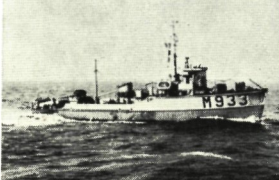
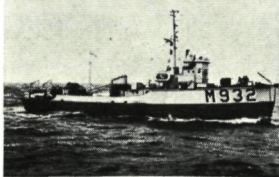
32. **BLANKENBERGE** 330 1954 14 JUN 54 — 11 SEP 69 Be/Blt. New York, USA.
M923
A) 54—54 AMS 170 USN Am/
54—54 MSC 170 USN Am/
B) 11 SEP 69 — ... THALIA M210 Royal Hellenic Navy Gr/
70 S.E.
33. **LAROCHE** 330 1954 23 AUG 54 — 11 SEP 69 Be/Blt. New York, USA.
M924
A) 54—54 AMS 171 USN Am/
54—54 MSC 171 USN Am/
B) 11 SEP 69 — ... NIOVI M254 Royal Hellenic Navy Gr/
70 S.E.
34. **DE PANNE** 330 1954 28 OCT 55 — 69 Be/Blt. New York, USA.
M925
A) 54—54 AMS 131 USN Am/
54—54 MSC 131 USN Am/
B) 69—69 ... Chinese Nationalist Navy Cs/
when towed to Taiwan, by Japanese tug FUJI MARU, broke a drift in Channel, picked up again and brought to Portsmouth on 11 NOV 69, temporarily laid up there awaiting another tug, which in MAY 70 took her on tow to Taiwan.
FFW
35. **MECHELEN** 330 1955 DEC 54 — ... Be/Blt. Boelwerf, Temse, Belgium.
M926 I. 3 APR 54
After 1961 armament disembarked.
A962 61—... Used for Hydrographic researches with laboratory installed at the rear.
70 S.E.
FOR THE GROUP M927—935 : Up to 1968 Armament : 2—20 m/m aa/2
After 1968 : 1—40 m/m aa. Bofors
Complement : 40
36. **SPA** 330 1954 MAR 55 — ... Be/Blt. Boelwerf, Temse, Belgium.
M927 I. 30 JUN 54
70 S.E.
37. **STAVELOT** 330 1955 JUL 55 — ... Be/Blt. Boelwerf, Temse, Belgium.
M928 I. 26 MAR 55
70 S.E.



M930 « HEIST »

38.	HEIST	330	1955	NOV 55 — ...	Be/Blt. Boelwerf, Temse, Belgium.
	M929	I. 9 JUL 55			
	70	S.E.			
39.	ROCHEFORT	330	1955	FEB 55 — ...	Be/Blt. Béliard — Ostend.
	M930	I. 5—6—54			
	70	S.E.			
40.	KNOKKE	330	1954	MAY 55 — ...	Be/Blt. Béliard — Ostend.
	M931	I. 12 AUG 54			
	70	S.E.			
41.	NIEUWPOORT	330	1955	JUL 55 — ...	Be/Blt. Béliard — Ostend.
	M932	I. 12 MAR 55			
	70	S.E.			
42.	KOKSIJDE	330	1955	NOV 55 — ...	Be/Blt. Béliard — Ostend.
	M933	I. 4 JUN 55			
	70	S.E.			
43.	VERVIERS	330	1956	19 JUN 56 — ...	Be/Blt. Boston, USA.
	M934				
	A) 56—56	AMS 259	USN		Am/
	56—56	MSC 259	USN		Am/
	69 / 70	Rebuilt as mine-hunter			
	70	S.E.			
44.	VEURNE	330	1956	7 SEP 56 — ...	Be/Blt. Boston, USA.
	M935				
	A) 56—56	AMS 260	USN		Am/
	56—56	MSC 260	USN		Am/
	68 / 70	Rebuilt as mine-hunter			
	70	S.E.			

à suivre.
wordt vervolgd.
to follow.



even voorstellen...



DE VERENIGING VOOR HULPBETOON IN DE ZEEMACHT

Eind april jl., — de 24ste — is het juist zes jaar geleden dat de v.z.w. met de wat lange naam « Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht » werd opgericht.

Een zesjarig bestaan geeft over het algemeen geen aanleiding tot feest vieren, dat is echter ook de bedoeling niet van dit artikel. Het is echter wel de bedoeling dit initiatief kenbaar te maken aan zoveel mogelijk lezers.

Deze vereniging, waar heel wat mensen — van Commodore tot onderofficier — hun vrije uren voor opofferen, verdient beslist een betere en ruimere ruchtbaarheid dan tot nu toe het geval was.

Alhoewel het ledenaantal en de tussenkomsten de laatste jaren in stijgende lijn gaan, is het nochtans onverstaanbaar dat er nog leden van de Zeemacht, hier denken we voornamelijk aan het actief kader — deze vereniging negeren.

Het is zeker niet de lidmaatschapbijdrage, deze jaarlijkse 50,— F die een obstakel vormt —, wat is het dan wel... onverschilligheid, gebrek aan solidariteit, gebrek aan informatie ?

Alhoewel het bestuur de laatste jaren een ernstige inspanning heeft gedaan om iedereen voor te lichten omtrent het bestaan en de doeleinden van de vereniging, hopen we dat onze informatie ergens in gebreke is gebleven en dit omdat wij moeilijk kunnen geloven in de onverschilligheid en gebrek aan solidariteit van onze mensen !

Om deze « eventuele » leemte aan informatie te vullen stellen we in deze rubriek graag de vereniging voor.

Hoe kwam deze vereniging tot stand ?

In het verleden werd herhaaldelijk vastgesteld dat de leden van de Zeemacht of hun familieleden, meestal tijdelijk, in financiële of materiële moeilijkheden verkeerden (typische voorbeelden, overlijden — hospitalisatie of inschepping van het gezinshoofd).

Daar de hulp verstrekt door de officiële instanties meestal laattijdig verstrekt wordt (v.b. een overlevingspensioen wordt door het Departement van Financiën slechts afgewerkt drie maand na het overlijden), werd door een aantal personen van het actief- en het reservekader van de Zeemacht, op initiatief van Commodore Lurquin, stafchef van de Zeemacht, op 24 april 1965 deze vereniging opgericht.

Door de publikatie van de statuten in het Belgisch Staatsblad van 20 mei 1965 verkreeg de vereniging meteen de rechtspersoonlijkheid en kon ze van wal steken.

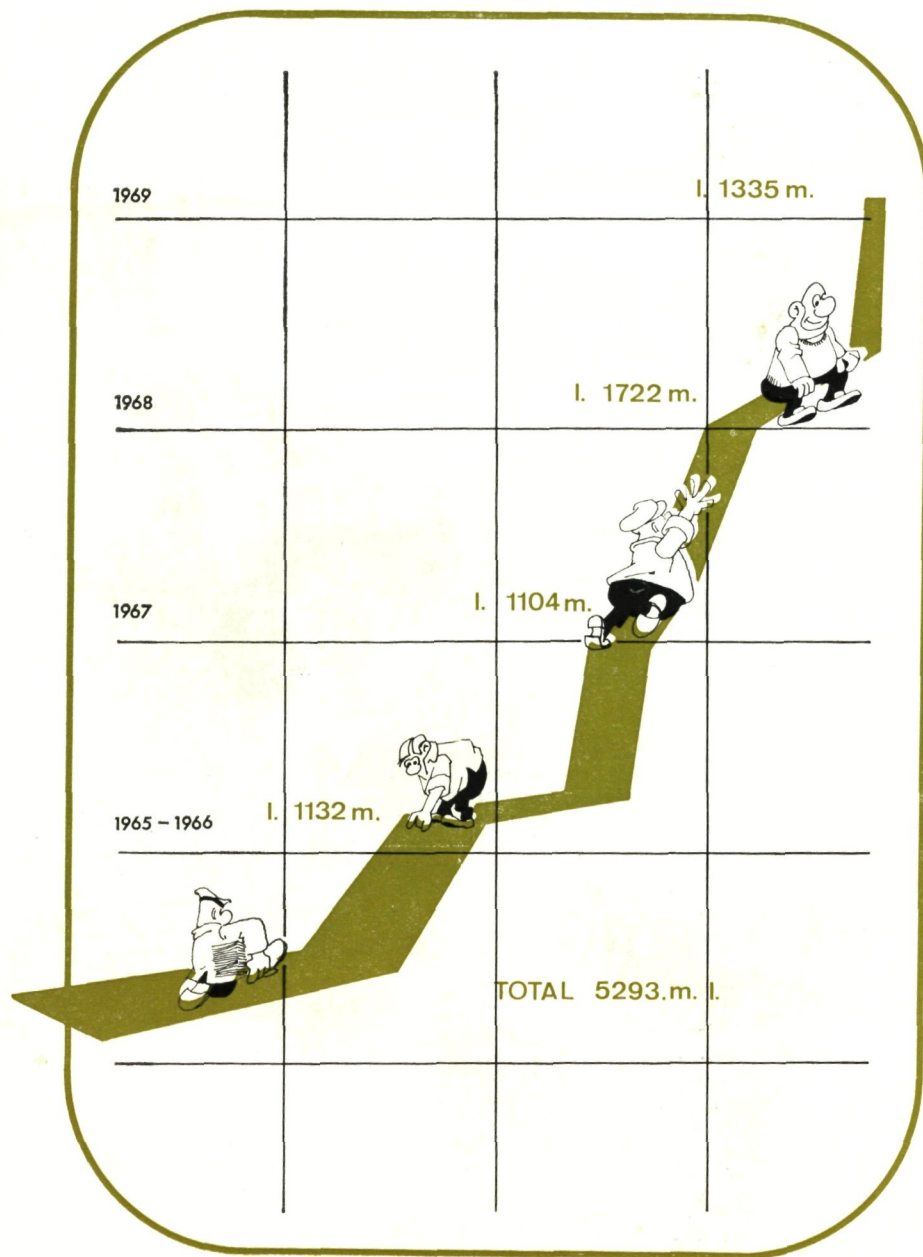
Welke zijn haar doeleinden ?

De doeleinden van de vereniging zijn vastgesteld in het artikel 4 van de statuten. Dit artikel bepaalt dat de vereniging tussenkomt ten voordele van de hulpbehoevenden van het actief- en reservekader van de Zeemacht, alsmede van hun ascendenten en descendenten voor zover de hulp verstrekt door de officiële instanties onbestaande is of onvoldoende geacht wordt.

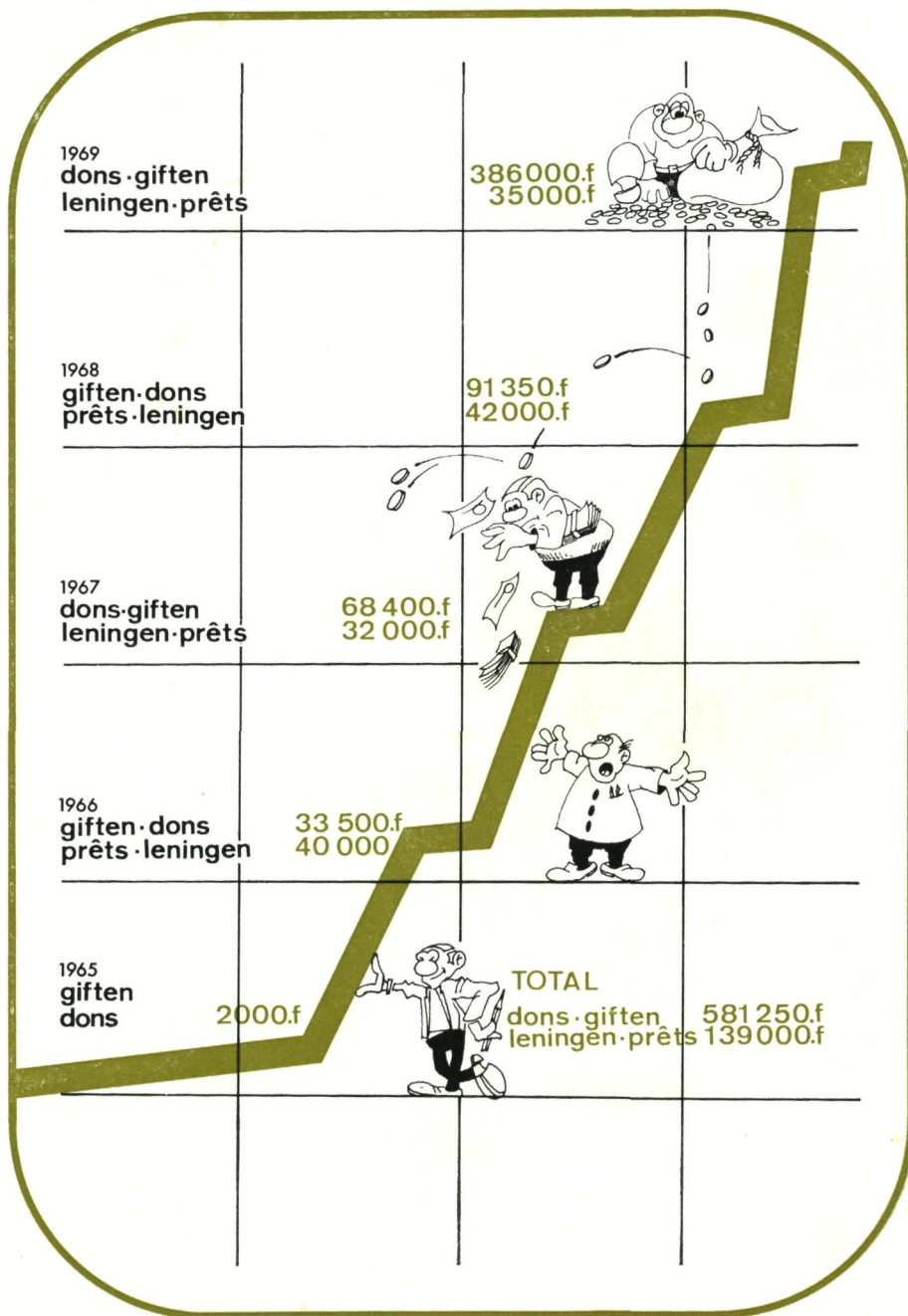
In de praktijk betekent zulks dat de vereniging een onbeperkt aktieterrein bestrijkt bij het toekennen van financiële, materiële en morele hulp en zulks ten voordele van alle leden van de aktieve- en reservekaders van de Zeemacht en tevens van hun echtgenoten, hun kinderen en hun ouders.



LEDENAANGROEI
ACCROISSEMENT DES MEMBRES



DEPENSES UITGAVEN



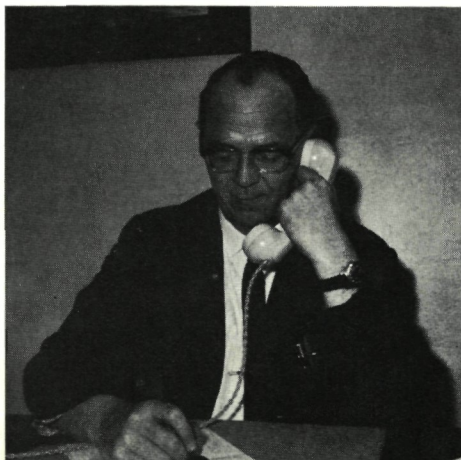
Hoe gaat ze te werk ?

Snel, doelmatig en rekening houdende met de financiële en (of) materiële behoeften van de begunstigden.

De vereniging werkt nauw samen met de gewestelijke bureau's van de sociale dienst van het leger, teneinde sociale wantoestanden op te sporen en aanvullende hulp van deze of van andere officiële instanties te bewerkstelligen.



Commodore L. Lurquin, stichter en voorzitter van de vereniging.



Eerste Meester Chef Pierre Declerck, sekretaris en « vleitige bij » van de vereniging.

Welke resultaten bereikte ze tot op heden ?

Levensverzekering

Sinds 1 januari 1969 sloot de vereniging een collectieve-individuele verzekering af ten voordele van al haar leden, waarbij aan de rechthebbende(n), bij dodelijk ongeval van een lid, een bedrag van 25.000,— Fr. uitgekeerd wordt.

Het overlijden moet binnen de zes maand schriftelijk ter kennis gebracht worden van de vereniging.

Uitgaven

Op bladzijde 63 vindt men de uitgaven met betrekking tot de eerste vijf jaren activiteit van de vereniging.

Het spreekt vanzelf, in eerste instantie, haar sociale activiteiten voortzetten.

De aanwerving van nieuwe leden propageren. Daar kunt U zeker aan meehelpen door vooreerst zelf aan te sluiten en uw vrienden hiertoe aan te zetten. Vele kleintjes maken een groot.

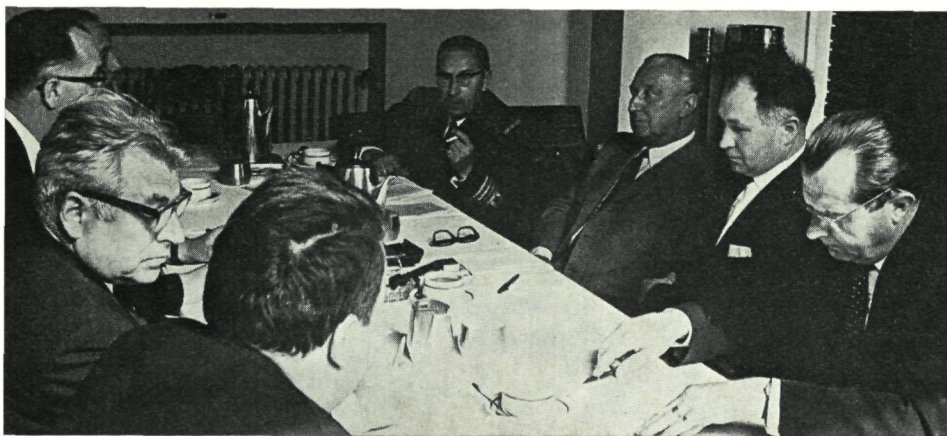
In een verdere toekomst een « home » voor zeelieden aan de Belgische kust te bouwen of aan te kopen.

Door de inrichting van bals, filmvoorstellingen, enz. het patrimonium van de vereniging te verrijken en het actief wederzijds hulpbetoon ten voordele van de ganse zeemacht-gemeenschap te propageren.

Hoe wordt de vereniging beheerd ?

Zoals bij elke V.Z.W., is de algemene vergadering samengesteld uit effectieve leden die het patrimonium van de vereniging beheren.

Deze effectieve leden vergaderen eens per jaar en duiden de beheerders aan, die volmacht krijgen om de activiteiten van de vereniging te leiden ; dit bestuursorgaan is de raad van beheer.



De Raad van Beheer.

Rechts aan de tafel : Fregatkapitein E. de Langhe ; Kapitein ter Zee o.r. van Waesberghe ; Korvetkapitein Stradiot, Kapitein ter Zee Pesch.

Hierna de samenstelling van de raad van beheer :

Voorzitter :

Commodore Lurquin

Ondervoorzitter :

Fregatkapitein SBH Pouillet

Sekretaris :

Eerste-Meester Chef Declerck

Schatbewaarder :

Eerste-Meester Chef Van Haverbeke

Beheerders :

Kapitein ter Zee o/r van Waesberghe

Kapitein ter Zee Pesch

Kapitein ter Zee Geluyckens

Kapitein ter Zee GMA Duinslaeger

Fregatkapitein de Langhe

Korvetkapitein Stradiot

Majoor Geneesheer Flahaut

Opmermeester Dreesen

Eerste-Meester Chef o/r Looften

Opmermeester o/r Van Acker

Effectieve leden :

Commodore Van Dyck

Commodore o/r Robins

Commodore o/r Petitjean

Kapitein ter Zee o/r Beatse

Kapitein ter Zee o/r Tanghe

Luitenant-Kolonel Geneesheer Devlies

Fregatkapitein Vervynck

Ere-Fregatkapitein van Kuyck

Fregatkapitein Dumont

Hoofdalmoezenier Thierens

Reserve Korvetkapitein Leten

Reserve Fregatkapitein Deseck



Links aan de tafel : 1 MP. J. Dreesen ; Majoor-geneesheer Flahaut ; Commodore L. Lurquin, voorzitter ; 1 MC. P. Declerck, sekretaris en 1 MC. E. Van Haverbeke, penningmeester.

Reserve Korvetkapitein Planchar
 Reserve Korvetkapitein Lenoir
 Luitenant ter Zee 1ste Klas Helmoortel
 Luitenant ter Zee 1ste Klas Duterme
 Eerste matroos Caspeele
 Eerste matroos Brogniez

Hoe kunt U lid worden ?

Door de jaarlijkse bijdrage te storten of over te schrijven op PCR 108.51 van de vereniging, 6, Brusselselaan te STROMBEEK-BEVER.

Door de jaarlijkse bijdrage te storten of over te schrijven op PCR 149.44 van de KREDIETBANK, Agentschap Rogier, Rogierlaan, 267, BRUSSEL 3 — voor rekening nr 3753/10370 van de vereniging.

Door uw jaarlijkse bijdrage aan te betalen bij één van de leden van de raad van beheer, of bij één van de effectieve leden of ook nog bij de officieren voor sociale en kulturele aangelegenheden (OSC) van de korpsen van de Zeemacht. Deze personen zullen U een voorlopige kwijting overhandigen.

Bij ontvangst van uw storting of overschrijving of van het dubbel van de voorlopige kwijting, zal de sekretaris uw lidmaatschapskaart toesturen op uw persoonlijk adres.

Hoe moet U tewerkgaan om eventueel de hulp in te roepen van de vereniging ?

Door een schrijven te sturen aan het adres van het sekretariaat van de vereniging, 6, Brusselselaan te STROMBEEK-BEVER. Vermeld hierin bondig uw moeilijkheden en de aard van de hulp die U verlangt.

Door de hulp in te roepen van één van de leden van de raad van beheer of één van de effectieve leden. Zet uw moeilijkheden uiteen bij één van deze personen ; ze zullen U helpen en een oplossing voor uw moeilijkheden bewerkstelligen.

Ook kunt U nog beroep doen op de medewerking van de officieren voor sociale en kulturele aangelegenheden (OSC) van de korpsen van de Zeemacht. Ook zij zullen U helpen en een oplossing betrachten door tussenkomst van de sociale dienst van het leger of van onze vereniging.

chronique de la voile



p. benoidt

LA VOILE A LA FORCE NAVALE

Bien souvent de jeunes recrues ou des miliciens fervents de la voile me demandent : « Y-a-t-il moyen de pratiquer notre sport à la Force Navale ? ».

En général ces interlocuteurs sont agréablement surpris de s'entendre répondre qu'en effet à la Force Navale, il est possible, sous diverses formes, d'embarquer sur un voilier. Bien entendu les moyens de la Force Navale sont limités. C'est peut-être une boutade de dire que la Force Navale a les deux pieds sur terre mais elle est réaliste et exploite les quelques voiliers disponibles avec bon sens sans chercher à voir quelques éléments doués gagner des régates et des championnats.

Il ne faut donc pas s'attendre à trouver à la Force Navale des engins sophistiqués tels des SOLINGS, des FLYING DUTCHMAN ou des CRUISERS RACERS de haute mer. Les voiliers disponibles sont des embarcations d'initiation robustes et stables, du solide voilier océanique qu'est le ZENOBE GRAMME en passant par le bateau de régates populaires qu'est le « 420 ».

Tout ce matériel, soit une bonne quinzaine d'unités est utilisé aux doubles fins d'écolage et de loisirs.

Ecolage

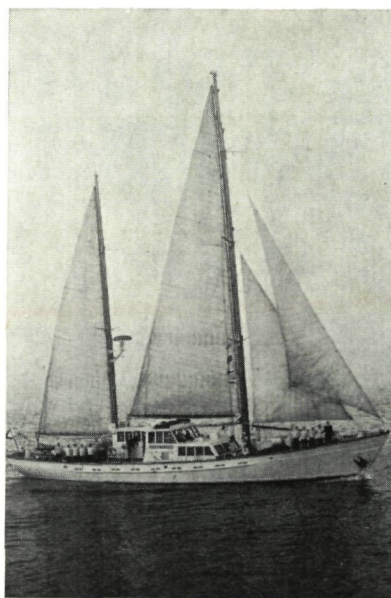
Mais oui, chez nous aussi la voile est un moyen didactique utilisé dans l'instruction de nos jeunes officiers. Ceux-ci dès la première année d'instruction se familiarisent avec la théorie de la voile qu'ils mettent aussitôt en pratique à bord de nos CARAVELLES. Dès qu'ils sont assez habiles ils peuvent barrer les « 420 » et s'initier ainsi à la régate. La croisière d'été de nos jeunes élèves consiste en un embarquement d'un mois à bord du ketch ZENOBE GRAMME. Là, l'équipage étant débarqué, ce sont les élèves officiers qui occupent tous les postes et fonctions. Les officiers du bord et un instructeur encadrent nos stagiaires. Les avantages de ce système sont d'une part que l'individu n'est pas un numéro perdu dans la masse, d'autre part qu'il est débarrassé du complexe de « l'embarqué », du « bleu » voire du « ballast ».

Il est question, dans un proche avenir d'embarquer également des élèves à bord du fameux GORCH FOCK, voilier école de la marine allemande.





Le « GORCH FOCK »



Le « ZENOBE GRAMME »

Au cours des années suivantes le candidat officier continue à pratiquer la voile. Il est obligé de se soumettre à l'examen pour l'obtention du brevet « A » de l'Administration de l'Education Physique et des sports.

La Force Navale est consciente de la valeur de cet enseignement. Les officiers ainsi formés comprennent mieux les lois qui régissent les milieux marins. Tous ont pris goût au sport de la mer ; beaucoup continuent à le pratiquer dans l'une ou l'autre des disciplines : courses en dériveurs, croisières, courses-croisières. Et qui sait, les années aidant, verrons-nous peut-être un de nos officiers égaler les Tabarly ou autre Williams ?

Loisirs

Tous les centres de la Force Navale disposent d'une ou plusieurs embarcations destinées à la pratique de la voile pour les loisirs. Ces voiliers sont de robustes CARAVELLES comme en utilisent toutes les écoles de voile d'Europe. Bien entendu ce matériel n'est prêté qu'au personnel ayant fait preuve de ses capacités dans la conduite d'un voilier. Des cours et examens sont régulièrement organisés au profit des néophytes.

Pour les vrais mordus, le centre de voile de la Force Navale, affilié à la Fédération Royale Belge de Yachting, met les « 420 » d'instruction à la disposition des régatiers éventuels. Ceux-ci peuvent avec ce matériel participer à toutes les régates nationales. A cet éventail déjà bien garni s'ajoute la participation de nos meilleurs éléments à la « semaine de la mer », groupant des représentants de plusieurs marines au sein d'épreuves diverses. Cette semaine se court chaque année dans un pays différent. Nos barreaux s'y sont distingués notamment en Suède, Italie, Hollande et Brésil. Puisque nous parlons de « semaine », il faut citer la « Semaine de Kiel » où nos équipes ont acquis une très bonne réputation à la voile. Ces épreuves se disputent sur des « Cutters », embarcations puissantes et rustiques.

Mais revenons-en à nos eaux. En 1968, le titulaire de cet article mettait en jeu le « Challenge Stroombank » entre les différents corps de la Force Navale. Sous l'impulsion de COMIENAV, ce challenge fut couru la première fois en 1969. D'emblée l'enthousiasme

rencontré dépassa les prévisions les plus optimistes. Pendant 2 jours, manche après manche l'issue fut incertaine, tant la lutte fut serrée. Cette première fut à la fois une révélation et une consécration. Le « Challenge Stroombank » est devenu une classique et se dispute chaque année en fin de saison. En 1970 pas moins de douze équipes de 3 hommes s'affrontèrent en mer à bord de 12 bateaux. On en prévoit encore plus en 1971. Tout ceci montre que la voile a définitivement trouvé droit de cité à la Force Navale, et qu'elle a le vent bien en poupe semble-t-il.

Matériel utilisé à la Force Navale

« 420 » 4,20 m 1,63 m 10,25 m ² 0,97/0,17 m 98 Kg	DINGHY 14 PIEDS 4,27 m 1,65 m 14,20 m ² 0,90/0,35 m + 200 Kg
ZENOBE GRAMME 28,15 m 6,85 m 240,— m ² 2,60 m 136 Tonnes	BALEINIÈRE 8,25 m 1,25 m 19,50 m ² 1,10/0,40 m 980 Kg
CARAVELLE 4,60 m 1,80 m 12,— m ² 1,20/0,35 m 180 Kg	B 2 9,— m 2,54 m 26,40 m ² 0,95/0,60 m 2 Tonnes

Le Challenge « Stroombank ».





« DINGHY »



« CARAVELLE »

DE ZEILSPORT BIJ DE ZEEMACHT

Vaak wordt de vraag gesteld : « Kan men de zeilsport beoefenen bij onze Zeemacht » ? Dit artikel behandelt elke mogelijkheid waarover de Zeemacht beschikt in dit domein. De kandidaten dekofficiëren zijn allen onderworpen aan een zeiltraining. In deze training doen ze ervaring op, op het nieuwe type CARAVELLE en op de ZENOBE GRAMME, na vertrouwd te zijn geraakt met de populaire « 420 ».

De nadruk moet gelegd worden op de waarde van de oefenperiode aan boord van de ZENOBE GRAMME. De jonge officieren vervullen alle mogelijke taken en doorlopen alle mogelijke posten, omdat gedurende deze periode de vaste bemanning ontscheept wordt.

In de nabije toekomst is er ook sprake van inscheeping van stagiaires aan boord van het duitse trainingzeilschip GORCH FOCK.

Uit het oogpunt van vrijetijdsbesteding, stelt de Zeemacht haar materiaal ter beschikking van de amateurs. Elke basis beschikt over tenminste 1 kleine zeilboot. Men moet slechts bewijzen dat men een zeilboot kan besturen om de toelating te krijgen tot het gebruik ervan. Cursussen en examens worden georganiseerd voor de beginners.

De « Week van de Zee » is een internationale gebeurtenis welke elk jaar plaatsgrijpt telkens in een ander land. Onze Zeemacht wordt er regelmatig door een ploeg vertegenwoordigd.

Ook gedurende de befaamde « Kielerwoche » met haar « CUTTER » regatten voor militaire marines, heeft onze Zeemacht veelvuldige successen geogst.

Om te eindigen moet nog de « Wisselbeker Stroombank » vermeld worden, waar de beste zeilploegen van de Zeemacht tegen elkaar uitkomen. Het steeds toenemende succes van deze zeilgebeurtenis bewijst dat de zeilsport bij de Zeemacht eindelijk de « wind in de zeilen » krijgt.



les deux marja

Nouvelle littéraire par
Hendrik Van der Zee.

Se balançant langoureusement au gré des vagues soulevées par la fraîche brise matinale, la grosse bouée Al défila lentement par le bâbord des quatre unités de la 215e flottille de dragueurs côtiers, naviguant en ligne de file. Lorsque le serre-file eut relevé la balise sur l'arrière du travers, un ordre bref retentit sur la passerelle du guide.

— Halez bas Form Starboard George !

Aussitôt, amenant leurs signaux, les trois autres bâtiments manœuvrèrent à vitesse de chasse afin de prendre la formation de dragage préliminaire. Les sinistres boules noires montèrent lestement à la pointe des mâts.

Commandant la flottille à bord de l'H.M.M.L. 1099, le Lieutenant Commander R.N.R. Jan Van Duyn suivait attentivement les évolutions de ses dragueurs qui semblaient exécuter un vaste ballet nautique dans la lumière blafarde de l'aube naissante. Seul à manœuvrer sa formation et à la mener au combat, campé derrière le compas magnétique et les yeux rivés à ses jumelles, il sentit un souffle de joie intense, mêlé à la brise automnale, lui caresser les joues avec volupté. Jamais il ne s'était senti aussi comblé, aussi heureux qu'en cette aube du 13 novembre 1944. C'était une profonde satisfaction, un immense bonheur qu'il ressentait profondément, sans l'ombre d'un regret ou de quelque amertume. Il comprit alors que quelques brefs instants de bonheur vécus avec un être adoré suffisaient parfois à compenser de longues années de peines et de solitude.

L'un après l'autre, en remontant vers le guide, les dragueurs hissèrent à bloc les deux pavillons indiquant qu'ils étaient à poste.

— Amenez le Roger One. Mettez le flotteur et le divergent à l'eau, commanda Van Duyn. Diminuez à six nœuds !

Le flotteur blanc, se dandinant un court instant au croc du davier tel un gros poisson pris à l'hameçon, tomba à l'eau avec un claquement sourd. Faisant jaillir une gerbe d'écume, le divergent plongea dans les eaux sablonneuses et entama sa longue course sous-marine vers tribord. Bientôt, de nouvelles boules noires apparurent à mi-drisse aux vergues des dragueurs.

— Halez bas Speed Eight. Augmentez à 230 tours ! ordonna calmement le commandant de flottille.

La manœuvre se déroulait sans le moindre accroc, tout comme cela s'était si souvent exécuté depuis le mois d'août 1943 lorsque la Royal Navy avait constitué la 215e flottille de dragueurs de mines armée d'équipages belges sous le commandement de leur compatriote, le Lt. Cdr. Van Duyn. Après une année de dragages intensifs dans le secteur Lowestoft-Burnham, la flottille avait rallié Ostende à l'aube du 27 octobre 1944. Jadis coquette cité balnéaire, la ville était apparue meurtrie et désolée à ces valeureux marins qui

retrouvaient le pays natal après quatre longues années d'exil. Aussitôt amarrés au quai des Pêcheurs où s'affairait une équipe des Ports Parties, les équipages s'en étaient allés tout réjouis vers leurs foyers pour un congé de huit jours.

N'ayant personne à l'attendre au pays, Van Duyn était parti flâner dans la rue Longue le soir tombant. La folle ambiance de la Libération semblait encore régner dans quelques dancings improvisés où de vieux gramophones égrainaient les derniers succès de Lucienne Delisle dans une chaude lumière ouatée. Il était entré au « Visssershof », là où le destin l'attendait.

Elle s'appelait Marja. Elle entra dans sa vie ce soir d'automne, à l'heure où le marin allume ses feux de navigation et gouverne son navire sur la course des étoiles, tout en rêvant d'horizons nouveaux.

— Filez 250 brasses ! lança Van Duyn lorsque tous les dragueurs eurent hissé leurs « black balls » de tribord à bloc.

Jolie tête toute bouclée d'un blond cendré, frimousse mutine avec de grands yeux rêveurs et des lèvres sensuelles, elle offrait un curieux mélange de grâce et de vénusté. Comme elle était ravissante dans cette petite robe noire à col blanc qu'elle portait avec tant de charme et d'élégance ! Bien vite, il avait éprouvé une profonde tendresse pour cette jeune femme qui lui révéla une nature douce et sensible, toute de naturel et de spontanéité. Qu'elle était différente de toutes ces créatures inconscientes et vaporeuses qui n'ont que leur corps à offrir ! En elle, tout était douceur et simplicité, charme et affectuosité. Lorsque à la faveur d'un tango languissant il avait pris ses lèvres chaudes, elle l'avait longuement regardé de ses grands yeux rieurs. Dans ce regard à la fois si franc et si profond il avait soudain découvert toute l'étendue de sa solitude et c'est alors qu'insensiblement il s'était mis à l'aimer. Car, bien qu'approchant de la quarantaine, il était demeuré seul et solitaire, à jamais marqué par l'infamie du seul être qu'il eût adoré. Il y avait bien longtemps de cela, mais depuis lors il avait considéré la femme comme n'étant que la récompense du marin. Ce n'est qu'alors qu'elle trouve sa véritable raison d'être, pensait-il.

— Exécutez le One Answer Turn, commanda Van Duyn.

Aussitôt, les trois pavillons descendirent en torche des vergues. La formation vira légèrement sur bâbord et prit la route de dragage. Trois autres pavillons, indiquant l'angle de dérive, furent hissés au mât du guide.

Le charme désarmant de cette femme passionnante et passionnée avait eu raison de ce cœur amer et blasé. Oubliant l'image qu'il s'était faite de la femme, il s'était abandonné tout entier à ses sentiments. Marja, créature fervente et raffinée, l'émouvait, le fascinait, le subjuguait. Victorieux et vaincu, il avait alors connu ce mélange d'exaltation et de souffrance qu'est l'amour. Il souffrait surtout, car malgré toute l'affection qu'elle lui témoignait, Jan sentait très bien qu'elle ne lui révélait pas le fond de sa pensée. Elle lui parlait si peu de sa vie à elle, lui cachait jalousement ses pensées les plus intimes et ne lui avouait jamais les sentiments qu'elle éprouvait pour lui. Pourtant, elle devait l'aimer, car trop d'attitudes trahissaient en elle la femme amoureuse. Les mille et une prévenances dont elle le comblait en étaient une preuve évidente. Mais il aurait tant aimé qu'elle lui murmurât ces mots qui emplissent le cœur de l'homme d'une joie suprême. Marja préférait demeurer secrète et mystérieuse, troublante et ténébreuse. Comme parfois elle lui paraissait si distante, si lointaine, si froide même, malgré une nature sensible et généreuse ! Elle gardait quelque chose d'impalpable, d'insaisissable qui le déroutait et le laissait désespéré. Il ne parvenait pas à la posséder entièrement, à pénétrer cette jeune âme qui persistait à garder son secret. Parfois, il avait comme l'impression qu'elle lui échappait et ce sentiment le peinait, le tracassait, le torturait même. Et plus que jamais, il s'était senti immensément seul.

— Mouillez le plongeur et bossez ! ordonna-t-il lorsque tous les dragueurs eurent hissé à bloc leurs Roger Two.

Un bref cliquetis de chaînes et le plongeur s'engouffra dans le sillage du bâtiment. La griffe à bosser rebondit lourdement sur le pont en agrippant le brin de drague qui se mit à vibrer nerveusement. Bientôt, toute la formation arborait le Roger Three.

Ses huit jours de congé passés auprès de Marja s'étaient écoulés comme dans un rêve. Trop vite, Van Duyn avait dû reprendre la mer pour familiariser ses officiers avec

la nouvelle procédure de dragage mécanique et faire un relevé minutieux des bouées allemandes dans les approches de l'Escaut. Le port d'Anvers devait accueillir son premier convoi allié le 20 novembre et la 215^e flottille aurait pour mission de débayer un chenal de 1.000 yards dans la passe des Wielingen. Après une semaine de relevés et d'exercices fastidieux, Van Duyn fut enfin prêt à exécuter sa première opération de dragage le long des côtes belges. Les équipages obtinrent alors un jour de détente. Cela, c'était hier.

— Amenez le Roger Three. Augmentez à 260 tours !

Les ordres du chef de flottille fusèrent clairs et brefs dans l'atmosphère sereine du petit matin, Filant allègrement leurs dix nœuds tout en trainant leurs longues queues métalliques, les dragueurs se présentèrent bientôt en formation parfaite devant l'entrée des Wielingen. Déjà, on apercevait les balises Dan, minuscules boules rouges surmontées d'un fanion multicolore, qui délimitaient latéralement l'étroit chenal à draguer. Encore quelques encablures et le guide attaqua résolument la bande nord du chenal. Un à un, les longs câbles d'acier se mirent à balayer les redoutables fonds sous-marins. Accoudé à la rambarde de la passerelle, casqué et sanglé dans sa mae-west rouge, Van Duyn vit s'amener le baliseur qui vira de bord pour se placer derrière la formation, prêt à détruire les mines qui feraient bientôt surface. Il se réjouit du déroulement parfait de l'opération et se mit à attendre, tirant de grosses bouffées de son brûle-gueule.

Il se sentait encore tout imprégné de cette femme divine qu'il venait à peine de quitter. Ce jour de détente, il l'avait réservé à Marja, prolongeant jusqu'à l'appareillage ces heures de bonheur sans mélange qu'il n'oublierait jamais. Quelle folle nuit d'amour ils avaient vécue ! C'était une toute autre Marja qu'il avait retrouvée après ces huit jours d'exercices en mer. Quelle métamorphose ! Elle lui était soudain apparue toute confiante, toute communicante, lui mettant son âme à nu dans un long et émouvant poème. Toute de passion et de sensualité, elle avait gémi sous ses caresses, amoureuse et abandonnée. Se livrant corps et âme, elle s'était enfin révélée si profondément femme, à la fois chatte et charmeuse, câline et sensuelle. Ce n'était plus la Marja réservée, distante et énigmatique d'un soir d'octobre. Il venait de découvrir une nouvelle Marja qu'il adorait plus que tout, car il la comprenait si bien, la sentait si intimement liée à lui. Cette nuit mémorable n'avait été qu'une seule et longue communion d'âme. Il réalisait qu'il la possédait enfin, qu'elle était toute à lui, pour jamais peut-être. Et sans chercher à comprendre cette métamorphose, il s'abandonnait maintenant tout entier à ce bonheur suprême qu'il avait toujours rêvé. A nouveau, il sentit un souffle de joie intense, mêlé à la brise brumale, venir lui caresser la joue que tant de baisers impurs avaient jadis souillée.

Tout à coup, la griffe à bosser de la remorque du plongeur se mit à marteler le pont avec fracas. Le brin de drague claqua dans de brusques soubresauts, faisant vibrer tout le bâtiment. Emergeant d'un bond dans un éclaboussement d'écume, le plongeur commença à faire des sauts de carpe, une grosse boule noire enserrée dans son gréement. Déjà, le commandant Van Duyn était accouru à la plage arrière réalisant toute la gravité de ce stupide accident. Il hurla :

— Larguez le plongeur ! Vite ! Embrayez...

Sa voix fut couverte par une explosion assourdissante dont l'écho se propagea comme un long roulement de tonnerre sur l'immensité de la mer...

A bord du « Sylvana », yacht réquisitionné servant de Q.G. et amarré au quai des Pêcheurs, le Captain M.S. chargé de l'enquête se décida enfin à ouvrir la petite enveloppe bleue adressée au Lt. Cdr. Van Duyn. Une jeune femme était venue la remettre à son officier de quart au matin du 13 novembre, quelques instants après l'ultime appareillage de l'H.M.M.L. 1099. Il lut.

« Adieu Jan. Ne cherche plus à me revoir. Tu m'as rendue très heureuse mais je me sens coupable. Je dois t'avouer que j'ai un mari et deux bambins que j'aime aussi. Pense parfois à l'étrange douceur d'une nuit de novembre, où deux âmes, dans un même élan d'extase et de bonheur, se joignirent à jamais pour quitter un instant les choses de la terre. Marja ».

— Une banale aventure sentimentale, grommela le Captain M.S., peu intéressant ! Et le billet bleu, réduit en boule, alla rouler au fond de la corbeille à papier.

in het zoeklicht

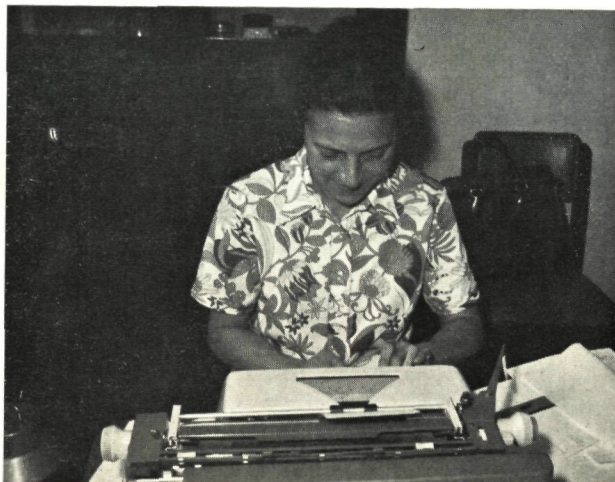
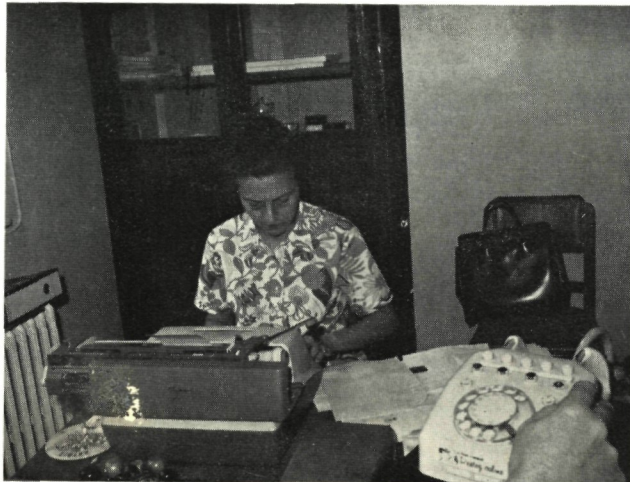
Eerste Klerk Steno-typiste Mevrouw Marie-Julienne Schietecatte-Strubbe

In het niet zo moderne sekretariaat (*) van de Stafchef van de Zeemacht, huist en werkt Eerste Klerk Steno-typiste — dat is de officiële graad en benaming — Mevrouw J. Schietecatte.

Waarom deze plotselinge belangstelling van Neptunus voor een lid — dan nog een vrouwelijk lid — van het burgerpersoneel.

In het kader van dit speciaal verjaardagnummer, bleek het zeker gepast een van de « oudste » — in dienstjaren bij onze Zeemacht — personeelsleden in het zoeklicht te stellen.

(*) het bureau en sekretariaat van de Stafchef is eerder sober ingericht, tenminste in vergelijking met de Commando's van de Grote Groeperingen.





Als wij schrijven « oudste » is dit met een zekere schroom, Mevrouw Schietecatte ziet er inderdaad niet uit alsof ze reeds 25 jaar bij de Zeemacht heeft gediend. Zij is een knappe verschijning, slank, ravenzwart haar met hier en daar een weerspanning grijs haartje, met een paar guitige, soms ondeugende twinkelende ogen. Zonder overdrijven zou men geneigd zijn te denken dat ze regelrecht uit de kleuterklas bij de Zeemacht gekomen is. Bij dames vermijdt men best over leeftijd te praten, dit hebben we dan ook gedaan, als onze gastvrouw echter zelf verklaart op 17-jarige leeftijd bij de Zeemacht gekomen te zijn, als zij zegt dat ze op 1 maart 1946 haar eerste kontrakt tekende, dan laten wij het cijferen aan U over.

1 maart 1946, of een maand vóór het verschijnen van het Besluit van de Prins Regent dat de oprichting van de Zeemacht voorschreef (**) m.a.w., Mevrouw Schietecatte is een van de oudste — zoniet het oudste — lid van onze Zeemacht.

In deze pioniersjaren was ze werkzaam als dactylo — in een achterkeuken

— bij de personeelsdienst Zeemacht, die toen afhing van het Ministerie van Verkeerswezen. Deze diensten waren ondergebracht in de Wetstraat.

Samen met Mevrouw Drapier en met de heer Poncelet als onderbureau-chef (***) bleef ze daar werkzaam tot op de dag dat de zoldering inviel. Of het dit feit was, dat de Zeemacht naar het Ministerie van Landsverdediging bracht, laten wij in het midden.

Vijf en twintig jaar geleden, was men ook heel wat strenger en veeleisender, zo kreeg de 17-jarige Marie Julienne Strubbe, drie maanden tijd om frans te leren...

(**) de Zeemacht werd opgericht met « terugwerkende kracht » tot 1 februari 1946, het Besluit van de Prins Regent werd echter maar ondertekend op 30 maart 1946.

(***) werd later directeur.



In de Wetstraat werd zij dan later steno-dactylo bij de toenmalige Fregattenkapitein Robins. Toen de Zeemacht overkwam naar het Ministerie van Landsverdediging, werden deze diensten overgebracht naar het Daillyplein, en dit tot grote verbazing van de daar aanwezige « huurders » die nog nooit van de Zeemacht hadden gehoord !!!

In 1951 vond onze gastvrouw de « gelukkige », nee, niemand van de Zeemacht, maar wel een flinke boekhouder van de Wagon-lits.

Na een tijdje gewerkt te hebben bij Commodore Petitjean — toen inspecteur bij de Zeemacht — op de Kortenberglaan, kwam ze terug naar het Daillyplein om in het sekretariaat van de huidige Stafchef, Commodore L. Lurquin, te werken.

25 jaar dienst, gewerkt bij drie Commodores, daar moet men zeker een boek kunnen over schrijven. Neen, niet Mevrouw Schietecatte, ze is inderdaad de discretie zelf — en dat siert haar — haar loopbaan bij de Zeemacht schijnt zonder problemen te zijn verlopen.

In haar loopbaan heeft ze éénmaal gevaren aan boord van de « KAMINA ». We hebben wel de indruk dat ze dit wat weinig vindt.

Vanzelfsprekend is ze aangesloten bij de Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht, hoe kan het ook anders als men bij de Voorzitter en Sekretaris werkt.

Hobby's... wel ja, een jaarlijkse uitstap — kamping — naar Zuid-Frankrijk en haar hond « Boetjoe », een 10-jarige grootformaat-poedel.

Haar werk bestaat hoofdzakelijk uit het typen van brieven, nota's, stencils enz., welke ze in een razend snel tempo verwerkt. Vanzelfsprekend is zij ook de « female touch » in dit sekretariaat en zorgt dat onze Stafchef en zijn Sekretaris op tijd een kopje koffie krijgen en ook soms dat onverwacht losgeraakte knopen opnieuw vastzitten.

Alhoewel Mevrouw Schietecatte niet overdreven spraakzaam was — hoe is dit mogelijk voor een vrouw — en het bijgevolg niet zo gemakkelijk was haar dit interview af te nemen, zijn we toch fier en gelukkig een van de oudste en zeker verdienstelijkste leden van het burgerlijk personeel Zeemacht, aan onze lezers te hebben voorgesteld.

E.V.H.



henri rogie maritiem panorama

Deze derde bijdrage tot ons maritiem panorama 1971 is gewijd aan haven- en zeevaartnieuws uit eigen land.



De Belgische koopvaardijvloot

Op 1 april van dit jaar telde onze handelsvloot 85 eenheden met een gezamenlijke brutotonnenmaat van 1.038.000 ton. Onze koopvaardischepen zijn gemiddeld 8 jaar oud, zodat de Belgische vloot als de jongste ter wereld mag aangezien worden.

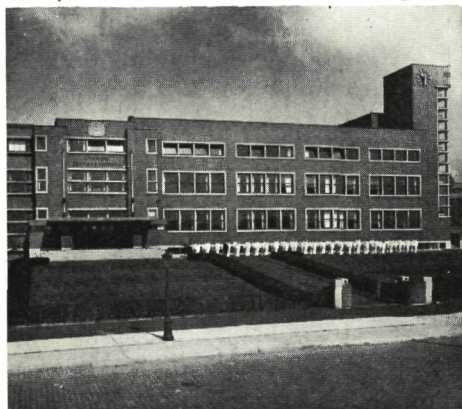
Op dezelfde datum waren 15 zeeschepen in bestelling voor rekening van rederijen uit ons land. Ze vertegenwoordigden een globale tonnenmaat van 623.000 brutoton.

Het is verheugend vast te stellen dat de evolutie van onze koopvaardijvloot, zowel kwalitatief als kwantitatief, steeds in stijgende lijn verloopt.



Herwaarderung van de maritieme loopbaan

Met het invoeren van gespecialiseerde vervoertechnieken in de handelsscheepvaart is het probleem van de herwaarderung van



Hogere Zeevaartschool Antwerpen

de maritieme loopbaan nijpender geworden. Het K.B. van 2 juni 1969 herwaardeerde de vormingscyclus van de officier-werktuigkundige door de studies op gelijk peil te brengen met die in andere landen. Wat de opleiding van de dekkofficiëren betreft, wenst de Belgische Redersvereniging de toekomstige kapitein te helpen om een beroepsbekwaamheid te verwerven, afgestemd op de moderne scheepsexploitatie. Daarom eist ze dat de dekkofficier, na een studiecycclus van 4 jaar, een diploma zou behalen dat gelijkwaardig is met dat van het hoger onderwijs. Ook het ondergeschikt personeel moet beter opgeleid worden en met dit doel

heeft de Redersvereniging, samen met de Pool der Zeelieden, vooropleidingscursussen voor inscheping ingericht.

De geplande hervorming zal wellicht een betere rekrutering van kaderpersoneel in de hand werken. De behoeften aan kandidaat-officiëren zijn immers groot: niet minder dan 270 betrekkingen zijn dit jaar vacant.



Verhoging der maritieme kredieten

In de meeste Westeuropese landen worden de modernisering en de expansie van de handelsvloten daadwerkelijk gesteund door de openbare besturen. Belangrijke kredieten worden ieder jaar aan scheepswerven en rederijen verleend met het oog op een snellere aanpassing van de vloten aan de eisen van de moderne vervoertechnieken over zee.

In ons land hebben reders en scheepsbouwers steeds betreurd dat de centrale overheid met het toekennen van zulke kredieten te zuinig was. Onlangs echter hebben onze ministers van Verkeerswezen en Financiën bij de Senaat een wetsontwerp ingediend dat ertoe strekt het bedrag te verhogen dat de Staat garandeert bij het verlenen van maritieme kredieten. Ook het globale bedrag van de jaarlijkse dotaties bestemd voor het fonds voor scheepsbouw en scheepsuitrusting wordt gevoelig verhoogd. Deze kredieten zijn steeds in de buitengewone begroting opgenomen. Het plafond van de toe te kennen kredieten zal van 4 tot 6 miljard frank opgevoerd worden.



Een nieuw tienjarenplan

Onlangs heeft M. Verschave, secretaris-generaal van Openbare Werken, een overzicht gegeven van het nieuwe tienjarenplan voor de heruitrusting en de uitbreiding van onze zeehavens.

Voor de realisatie van dit plan, dat in hoofdzaak de toegankelijkheid van Antwerpen en Zeebrugge voor 125.000-tonners beoogt, zal een globaal krediet van 40 miljard frank nodig zijn. Het ontwerp dat Gent toegankelijk maakt voor eenheden van dezelfde tonnenmaat werd echter niet weerhouden daar de onderhandelingen met Nederland voor het bouwen van een zeesluis aldaar nog niet zijn aangevangen.

Op gebied van binnenscheepvaart krijgt de Schelde-Rijnverbinding de voorrang. Deze moet voor 1975 voltooid zijn en de duwvaart tot 9.000 ton mogelijk maken.



In verband hiermee is een krediet van 18 miljard voorzien voor het kanaal Oelegem-Zandvliet. Ook de Maas op het vak Luik-Hollandse grens zal voor duwkonvooien van 5.000 ton aangepast worden.



De modernisering van het Albertkanaal

Op dit ogenblik zijn grootscheepse werken aan de gang om het Albertkanaal aan de noden van de duwvaart aan te passen.

Deze aanpassingswerken omvatten voor eerst de verbreding van de vaarweg van 50 m tot 102 m tussen Oelegem en Wandre over een afstand van 107 km. Over ongeveer 50 km is deze verbreding reeds uitgevoerd of in uitvoering. Verder is de aanleg van een duwvaartsas 200 m x 24 m voorzien aan de vijf sluizen tussen Genk en Olen. De bouw hiervan is reeds begonnen aan vier sluizen. Tenslotte zijn de voorbereidende werken begonnen aan de nieuwe tak Oelegem-Zandvliet, die de aansluiting van het Albertkanaal met de haven van Antwerpen moet verzekeren.

Dit alles bevestigt het vooruitzicht dat het verbrede kanaal zal open staan voor 9.000 ton-duwkonvooien in 1975.



« Avant première » op het Albertkanaal

In afwachting van zijn volledige aanpassing aan 9.000 ton-duwkonvooien, beleefde het Albertkanaal op 6 april jl. een « avant première » op gebied van duwvaart.

Inderdaad, voor de eerste maal werd het traject Luik-Antwerpen volledig afgelegd door een konvooi samengesteld uit twee duwschepen en 12 lichters. Talrijke prominenten uit de haven- en transportsector maakten deze inhuldigingsreis mee. De duwschepen waren de « Legia » en de « Antpia », elk 15 meter lang bij 9,50 meter breed en uitgerust met een voortstuwingsmotor van 1.000 P.K. De lichters waren allen van het « Ra »-type met als afmetingen 58,80 m x 11,40 m x 3,50 m.

Deze prestatie werd geleverd door de naamloze vennootschap « Rhenus Antwerpia », een bedrijf dat op gebied van duwvaart pionierswerk verrichtte zowel in ons land als op Europees vlak.



Eerste Benelux-havenoverleg

In maart laatstleden had te Middelburg het eerste Belgisch-Nederlands havenoverleg plaats, waaraan afgevaardigden van onze zeehavens deelnamen. Aanleiding hiertoe was de afspraak tussen minister De Saeger en zijn Nederlandse collega van Ver-

keer en Waterstaat om regelmatig, in principe halfjaarlijks, overleg te plegen teneinde een gemeenschappelijk zeehavenbeleid te verwezenlijken.

Op deze eerste conferentie werd vooral de nadruk gelegd op de behoefte aan een ruime wederzijdse informatie over de infrastructuur van de zeehavens en hun industriegebieden. Alle overlegpartners achtten het nuttig de middelen te bestuderen om de positie van de Benelux-havens te vrijwaren en te verbeteren. Het onderwerp milieubeheer kwam van vele zijden ter sprake. Besloten werd dit probleem in het verdere overleg te betrekken, rekening houdend met wat op dit gebied reeds in Benelux-verband werd verwezenlijkt.

Nu de haven economie zich op wereldschaal gaat organiseren, is een gecoördineerd beleid van de Deltahavens meer dan een noodzaak.



Pakketbootdienst weldra in regie

Binnenkort wordt aan de Wetgevende Kamers een wetsontwerp voorgelegd dat tot doel heeft aan de Dienst van de Pakketboten en aan de Technische Dienst van Oostende een autonoom statuut te verlenen teneinde hun rendabiliteit te verhogen.

Men weet dat de wet van 9 juli 1845 tot de oprichting van een regelmatige scheepslijn besloot tussen ons land en Engeland. Het jaar daarop startten de overvaarten, verzekerd door de zorgen van de Belgische Staat en de Britse Admiraliteit. Sedert 1863 wordt de dienst evenwel uitsluitend uitgebaat door het Ministerie van Verkeerswezen, bestuur van het Zeewezen en de Binnenvaart.

De vloot bestaat voor het ogenblik uit 5 car-ferries en 6 pakketboten, terwijl het vast kader van de dienst 1.100 personen telt. Tijdens het toeristisch seizoen wordt een groot aantal tijdelijke agenten in dienst genomen.



Autonoom statuut voor de Technische Dienst van Oostende

Ook de Technische Dienst van het Bestuur van het Zeewezen en de Binnenvaart, die te Oostende zijn voornaamste activiteiten uitoefent, krijgt weldra een autonoom statuut.

Deze dienst, ook gekend onder de naam Scheepsbouwdienst, heeft als opdracht het onderhouden en herstellen van de pakketboten, de car-ferries, de kaaiuitrustingen,

het materieel en de schepen gebruikt door de overheidsdiensten. Ook de bevoorrading in verbruiksgoederen en het onderhoud van de uitrusting met betrekking tot de exploitatie van de zeediensten van de kust vallen onder zijn bevoegdheid. Het vast kader van de Technische Dienst telt ongeveer 700 personen, waaraan nog een aantal contractuele agenten dient toegevoegd.

Door het omvormen van een staatsdienst in autonome regie wil men de voordelen van een openbare dienst koppelen aan die van een onderneming uitgebaat volgens de normen van de privé-sector. De zetel van de regie blijft evenwel te Brussel gevestigd.



Bestelling van nieuwe car-ferry

Men weet dat de Dienst van de Pakketboten met een steeds sterkere concurrentie te kampen heeft. Ondanks de uitbreiding van de Zeebrugse Townsend Line en het succes van de glijbootdiensten vanuit Calais boekte de Oostendse Pakketbootdiensten bevredigende cijfers in de afgelopen jaren. Weliswaar daalde het expansieritme, doch alles laat vermoeden dat de huidige exploitatieformule voor de nabije toekomst nog voldoende kan schenken, mits een modernisering van de vloot.

In deze optiek heeft het departement van Verkeerswezen een car-ferry van een nieuw type besteld, die zal ingelegd worden op de lijnen naar Dover en Harwich. Het vaartuig zal 118 m lang bij 19 m breed zijn en ca. 4.000 brutoton meten, zodat het de grootste eenheid van de Staatsvloot wordt. De vervoercapaciteit bedraagt 1.300 passagiers en 230 wagens, of 14 cars en 124 personenwagens. Het wordt een car-ferry van het type « drive-in/drive-off », uitgerust met boeg- en hekpoort, zodat de wagens vlotter in en uit het schip kunnen rijden.

Voor een optimaal rendement van de Oostendse passagiershaven zou de modernisering van de vloot der pakketboten echter gepaard moeten gaan met het inleggen van een hovercraftdienst. In verband hiermee vraagt men zich af hoever de onderhandelingen gevorderd zijn, die vóór twee jaar aangevangen werden tussen Verkeerswezen en de British Rails.



Containertrafiek te Oostende

Tot in 1969 bekleedden de stukgoederen de eerste plaats in de goederenafvoer van de Oostendse handelshaven. Sinds de afschaffing van de Cockerill Line in 1970 is de trafiek van deze goederen fel geslonken. Zowel reders als stadsbestuur hadden verwaarloosd zich aan te passen aan de moderne vervoertechnieken van stukgoederen. De diverse systemen van eenheidsladingen bieden immers de meest economische oplossing voor het maritiem transport van stukgoederen, ook op korte afstanden. De « unit-loads »-techniek werd nochtans tot op heden praktisch niet toegepast in de stadshaven.

Teneinde de trafiek van stukgoederen opnieuw op gang te brengen en derhalve de havenactiviteiten op te voeren, zou het stadsbestuur naar verluid zinnens zijn een bedrag van circa 2,5 miljard frank te besteden aan de bouw van de nodige installaties voor het uitbaten van een containerdienst tussen de Ensorstad en Engeland. Twee privé-ondernemingen zouden bereid zijn dit jaar nog een globaal bedrag van 10 miljoen in deze exploitatie te investeren. Het wordt inderdaad hoogtijd dat de Oostendse handelshaven zich aan de moderne laadtechnieken gaat aanpassen, wil ze niet verder blijven stagneren.



Nieuwe records te Zeebrugge

In de Zeebrugse haven stapelen de records zich steeds op. In het voorjaar werden twee records andermaal verbeterd, nl. dit van het grootste binnengelopen schip en dat van het schip met de grootste diepgang.

De grootste eenheid die ooit te Zeebrugge binnenliep, was de Griekse tanker « Exotic » varende onder Liberiaanse vlag. Geholpen door 5 sleepboten kwam het schip op 5 februari aan de Kennedykaai meren. Hiermee was het record van de hoogste tonnenmaat op 150.308 dwt. gebracht. Vermelden we nog dat de « Exotic » op maiden-trip was, komende van de Perzische golf.

Met het aanleggen op 31 maart van het Liberiaanse tankschip « Gloric » werd ditmaal het record van de grootste diepgang op 43 voet gebracht. Het lijkt geen twijfel dat deze records in de komende maanden opnieuw zullen gebroken worden, gelet op de aanpassingswerken die in de haven steeds uitgevoerd worden.



Texaco en Sinclair verhuisden

Sinds maart zijn de firma's Sinclair en Texaco voorgoed verhuisd van de west-naar de oostkant van het Zeebrugse Westerhoofd. De baggerwerken aan de oostkaai zijn immers beëindigd en de waterdiepte aldaar bereikt nu het peil —13. Ook de pompinstallaties van beide ondernemingen zijn naar de nieuwe aanlegplaats op de oosteroever overgebracht.

De laatste petroleumtanker die aan de westkant meerde was de « TEXACO WESTMINSTER », dit op 25 februari. Het schip dat de nieuwe aanlegplaats kwam inhuldigen was de Noorse tanker « ASTRID » komende van Rastapura met een lading van 70.746 ton ruwe aardolie. Bij het binnenvaren had het schip een diepgang van 39'2".

De westkant van het Westerhoofd werd intussen als containerterminal voor transoceanisch verkeer ingericht. In mei worden er de eerste schepen van de « Australia Europe Container Service » verwacht. Twee aanlegplaatsen voor eenheden tot 44 voet diepgang zijn er reeds uitgerust.



Industriële investeringen te Antwerpen

Tijdens de periode 1956-70 werden door de privé-sector meer dan 67 miljard B.F. geïnvesteerd voor industrievestiging in de Antwerpse havenzone. Het jaar 1956 wordt als basis genomen omdat toen het 10-jarenplan startte, hetgeen meteen het begin was van de uitbouw tot industriehaven.

De Amerikaanse investeringen komen voor deze periode met 22,6 miljard B.F. op de eerste plaats, gevolgd door de Belgische en Duitse investeringen. Vastgelegde investeringen voor de komende jaren belopen opnieuw meer dan 38 miljard B.F.

Maakt men nu het totaal van de reeds gedane investeringen (dan komt men tot volgende rangschikking (in miljoenen frank) :

België	35.788
Duitsland	34.385
U.S.A.	27.503
Engeland	4.500
Canada	1.252
U.S.S.R.	900
Frankrijk	802

Totaal 105.130

Gaat men nu de verschillende sectoren na, dan bekleedt de chemie en de petrochemie

veruit de eerste plaats met 54,5 miljard B.F., gevolgd door de petroleumnijverheid met 22,7 miljard B.F.

Daar alle projecten niet openbaar gemaakt worden, moet het bedrag van de voorziene investeringen als onvolledig worden beschouwd. Het totaal van 105 miljard ligt derhalve beneden de werkelijkheid.



Nieuw orgaan voor havenoverleg

Sedert enige tijd bestaat te Antwerpen een Raad van Overleg samengesteld uit vertegenwoordigers van de havenadministratie, de werkgevers en de arbeiderssyndicaten. Deze consultatieve raad vergadert maandelijks om specifieke havenproblemen te behandelen.

Besloten werd nu een « Algemene Vergadering voor het Havenoverleg » in het leven te roepen met 45 afgevaardigden : 15 vertegenwoordigers van het havenbestuur, 15 van de werkgevers en 15 van de werknemers. Dit orgaan zal op geregelde tijdstippen de algemene havenproblemen gemeenschappelijk onderzoeken en aldus fungeren als een algemene vergadering voor de meer beperkte Raad van Overleg.



De activiteit der Antwerpse zeesluizen in 1970

Het recordcijfer van 19.150 zeeschepen dat Antwerpen in het voorbije jaar boekte, weerspiegelt zich ook in de prestaties van de verschillende zeesluizen. Voor al deze sluizen was 1970 immers een recordjaar. Het is niet zonder belang even hun activiteit onder de loop te nemen.

De Boudewijns-luis schuttede 10.281 zeeschepen en komt aldus op de eerste plaats te staan. De Zandvlietsluis was tweede met 9.180 schepen. Volgen de Van Cauwelaertsluis met 8.233 eenheden en de Royerssluis met 7.593 schepen. Het totaal aantal der ingevaren zeeschepen beliep 17.582. De overige schepen meerden derhalve aan de Scheldekaaien.

Voor de activiteit van de sluizen moet er rekening gehouden worden dat er bovendien meer dan 120.000 binnenschepen vastast werden.



Remorquage à Hélice 100 jaar

Begin januari werd te Antwerpen het honderdjarig bestaan gevierd van de N.V. Remorquage à Hélice, die de sleepdiensten op de Schelde verzekert. In feite ging het om de verjaring van de omvorming van het bedrijf in een N.V. op 10-12-1870. Het ging hier om een sleepersbedrijf opgericht op initiatief van kapitein Henri Gerling, bijgestaan door John P. Best en Herman Ludwig, twee handelaars. Bij de omvorming tot naamloze vennootschap bestond de vloot uit 6 sleepboten, waarvan de grootste 50 P.K. had. Sindsdien groeide de onderneming uit door opslorping van andere bedrijven en werden de activiteiten uitgebreid in samenwerking met andere ondernemingen. Zo werd in 1928 de Unie van Sleep- en Reddingsdiensten opgericht, die de vloten van Remorquage à Hélice en Sleepdienst Letzer beheerst.

Voor het ogenblik omvat de sleepvloot 14 sleepers: 1 van 650 P.K., 9 van 1.000 P.K., 2 van 1.250 P.K., 1 van 2.000 P.K. en 1 van 4.000 P.K. Twee andere sleepboten van 2.000 P.K. zijn in aanbouw. Het kapitaal van de onderneming, voortdurend aangepast, bedraagt nu 50 miljoen B.F. De geschiedenis van N.V. Remorquage à Hélice verliep aldus een eeuw lang parallel met die van de Antwerpse haven.



Europa's grootste jachthaven

Het staat nu vast dat Nieuwpoort binnen enkele jaren de grootste jachthaven van Europa wordt. Minister De Saeger verleende immers zijn goedkeuring aan het ontwerp voor de bouw van een nieuwe jachthaven op de rechteroever van het IJzerestuarium, langsheen de Koninklijke Baan en de grens met Westende.

In een eerste fase wordt de capaciteit van de reeds bestaande jachthaven tot 1.000 meerplaatsen opgevoerd. Wellicht vóór deze zomer zal deze uitbreiding voltooid zijn door het aanleggen van 21 nieuwe vlotten. In een tweede fase zal men de kommen van de nieuwe haven graven zodat 2.000 bijkomende ligplaatsen beschikbaar worden. Het betreft een project van circa 300 miljoen frank, waarvan een eerste schijf van 55 miljoen dit najaar in aanbesteding wordt

gegeven. Een volgende fase voorziet zelfs een globale capaciteit van 5.000 ligplaatsen.

Het wordt een drijvende stad, bewoond door kapitaalcrachtige verlofgangers, wat de toeristische industrie van heel de kust ongetwijfeld ten goede zal komen.

h.r.
15-5-71.



VERKEERSRESULTATEN VAN DE ZEEVAART-LIJNEN OOSTENDE-DOVER / FOLKESTONE / HARWICH

Niettegenstaande de steeds toenemende concurrentie, werden in 1970, door de Belgische nationale zeevaartlijnen zeer bevredigende resultaten geboekt.

Het aantal vervoerde reizigers bedroeg 2.116.946 (tegen 1.950.489 in 1969); het aantal vergezeldde personenwagens 232.564 (tegen 220.492 in 1969).

Voor de pakketboten bedroeg het gemiddeld aantal passagiers per overvaart 582 (tegenover 509 in 1969); met de car-ferries werden gemiddeld 227 passagiers (198 in 1969) en 66 personenwagens (61 in 1969) overgezet.

Daarenboven werden 2.454 autocars, 358 caravans, 2.891 vrachtwagens, 486.656 postzakken en 163.690 zakken of manden postcolli vervoerd. De drukste dag van het jaar 1970 was 1 augustus met 27.623 passagiers, 2.414 personenwagens, 33 autocars en 87 caravans in 24 uur tijd.



De redactie van Neptunus feliciteert van harte de heer H. Rogie, die benoemd werd tot Korvetkapitein in het reservékader.



50 ANS APRES



activité
navale belge 14-18

j. verleyen

La capture du KINGANI le 26 décembre 1915.

Nous avons laissé notre flottille anglo-belge à l'abri du môle encore bien léger. Le « Vengeur » se trouve du reste encore toujours au fond de la Lukuga.

Aujourd'hui, et bien plus vite que l'on ne l'eût désiré, ce sera le combat et... la victoire. Que les braves nous suivent et que les autres restent sur la rive, ils ne perdront rien du spectacle ! Reprenons l'écoute du Commandant GOOR.

Le lendemain de Noël, le 26 décembre, je suis prévenu par le poste de vigie Nord, installé à M'Toa, de ce qu'un patrouilleur allemand est aperçu faisant route vers le sud. Cette nouvelle me bouleverse. En effet, on commence à voir clair dans les intentions de la flottille allemande. Que font-ils toujours ? Ils s'approchent de notre côte en se tenant hors de portée de notre artillerie et s'éloignent dès qu'une de nos embarcations fait une sortie. Il est donc devenu clair que le rôle des patrouilleurs se limite à l'observation de notre côte. Précisément, depuis des semaines, la construction du môle les intrigue et on sent bien qu'ils cherchent à en savoir le plus possible sur son compte. Or, voilà qu'ils vont voir pour la première fois notre flottille (à l'exception du « Vengeur » encore au fond de la Lukuga). Dans cette flottille, ce qui va les impressionner le plus, sera la NETTE. Vu de loin, ce bateau effilé de 18 mètres a l'allure d'un petit torpilleur. Il est bien évident que les Allemands redoubleront désormais de prudence et que l'espoir de s'emparer par surprise d'une canonnière allemande sera perdu à tout jamais.



Ce cliché du Cdt GOOR a déjà été publié dans NEPTUNUS 1-1970. Il représente l'entrée du KINGANI capturé dans la rade de la Kalemie. A gauche, le MOSSELBAK dont on aperçoit très bien le pontage. Derrière, la VEDETTE.

Et cette opinion que je m'étais faite des impressions probables de l'ennemi s'est révélée exacte. En effet, quand nous aurons coulé l'« Hedwig Von Wissman », son commandant, le Lieutenant de Vaisseau ODEBRECHT,* me dira, à propos de la NETTA, que nous avions un sous-marin.

Bref, nous voilà au pied du mur ; il faut agir aujourd'hui ou jamais. A 7 heures 15', je suis déjà au camp anglais et j'informe le Lieutenant Commander Simson de la situation. Celui-ci est aussi bien perplexe. En effet, les deux vedettes anglaises qui viennent d'être mises à l'eau après avoir été exposées pendant de longues semaines à la sécheresse, font eau par toutes les jointures et on n'a même pas encore eu l'occasion d'essayer les moteurs. Il y a de quoi hésiter dit Spicer Simson. Enfin, il est convenu que je ferai une tentative de sortie avec le Mosselbak, comme je l'avais déjà fait. La NETTA prendra la mer également mais se tiendra hors de portée afin de créer un effet de diversion vers le Nord. Elle pourrait éventuellement secourir des naufragés. Quant à Spicer Simson, il fera l'impossible pour se joindre à nous, mais je n'avais pas de certitude à ce sujet.

Il faut dire à ce propos que dans le culte anglican, le lendemain de Noël est une fête religieuse qui porte un nom assez étrange : le Boxing Day. Ce Boxing Day n'a rien à voir avec la boxe mais rappelle le martyr de Saint Etienne qui fut lapidé.

Cette fête est du reste célébrée dans le culte catholique ce jour-là également. A la Navy, le Boxing Day est considéré comme un dimanche et le service est réglé comme le dimanche c'est-à-dire qu'il y a notamment un office religieux.

Et ici, nous allons voir tout le flegme britannique en action. Spicer Simson prend d'abord son breakfast avec ses officiers. Il ne dit pas un mot du patrouilleur allemand qui est signalé. Il n'en pense pas moins et se dit que plus on le laisse aller vers le Sud, plus il s'éloigne de sa base. A 9 heures 30', toujours sans avoir dit un mot, il fait rassembler tout son monde pour l'inspection sur le quarter-deck, en tenue de dimanche et c'est ensuite le « church service ».

Puisqu'il n'y a pas de chapelain, c'est le Lieutenant-Commander lui-même qui lit les prières. Or, il se passe ceci : les sous-officiers et matelots sont rangés le dos tourné vers le lac et ils ne voient rien. Mais Spicer Simson et ses officiers sont rangés face au lac et il voit bientôt le patrouilleur allemand défilé devant eux. Tous demeurent impassibles. Pendant l'office, le Commandant GOOR envoie encore un courrier porter un message à Spicer Simson. Celui-ci prend le message sans même le lire et le met dans son livre de prières. Tout en lisant pieusement ses prières, il observe cependant bien le patrouilleur et remarque avec

A propos de sous-marin, il s'en est fallu de peu que nous ne disposions réellement d'un submersible. Le Commandant en chef, le Général TOMBEUR, qui cherchait un moyen expéditif de liquider la flottille allemande sans devoir constituer lui-même une flottille, avait demandé l'envoi au lac d'un petit sous-marin même démodé. Le Gouvernement belge du Havre transmet cette demande à la marine française qui répondit que la chose était irréalisable parce que l'on ne possédait pas de carte indiquant les profondeurs du lac. C'était là une prudence exagérée car le lac est extrêmement profond et comporte même des abîmes insondables (faits rapportés par le Colonel STINGLAMBERT).

satisfaction qu'il ne porte qu'une pièce d'artillerie à l'avant. Il s'agira donc de l'attaquer par derrière et l'on ne s'exposera ainsi qu'à quelques coups de fusil éventuels. Les prières sont dites. Spicer Simson referme à son aise son livre de prière et clame d'une voix forte « Chief Petty Officer WATERHOUSE préparez les embarcations pour une action immédiate ! ». Le sort en est jeté, il a décidé de tenter l'opération. Une série de cris brefs fait écho à l'ordre pour faire savoir qu'il a été compris et que l'on passe à l'exécution. Spicer Simson décide encore que GOOD partait le premier à 10 heures 15', car le MOSSELBAK est le plus lent, que la NETTA partirait ensuite et que notre VEDETTE fermera la marche avec la réserve d'essence. Notre embarcation est montée par des « ratings » anglais, faute d'équipage belge.

Il n'en demeure pas moins, Monsieur Verleyen, que j'ai dû prendre le large en étant absolument incertain sur le point de savoir si Spicer Simson serait à même d'intervenir. Je me risquais donc franchement de me retrouver seul en présence du KINGANI. Cette éventualité ne me faisait pas peur car j'avais déjà pris ce risque plusieurs fois. Et, ici, il est bon que je vous parle de ce qui a été pour moi un facteur de confiance et de succès. J'avais tenu à ne mettre en ligne que des unités sans aucune superstructure de façon à offrir le moins de cible à l'ennemi. Voyez le MOSSELBAK, la NETTA, le VENGEUR ! Sur le pont, rien que la pièce d'artillerie sans même un bouclier, pas de timonerie, pas de passerelle, pas de tente, pas de mât !

— **C'est ce qui m'a fait dire, Commandant, que vous préféreriez exposer votre peau et celle de vos hommes au soleil et à la mitraille de l'ennemi pour offrir moins de cible.**

— Mais cela m'a fichtrement bien réussi car, avec mon MOSSELBAK, dont j'avais enlevé les créneaux et le bouclier de la pièce, j'ai réussi chaque fois à progresser en longeant la rive au point de me confondre avec elle et de m'approcher déjà très près de l'ennemi avant d'être repéré. Une seule chose était très visible à mon bord, c'était mon pavillon. Mais, je faisais usage de la vieille ruse de guerre admise sur mer et qui consiste à ne déployer son pavillon qu'au moment même de l'attaque.

— **Une vieille ruse des corsaires qui vous convenait bien, Commandant !**

Les unités allemandes, par contre (voyez leurs photos), formaient des cibles idéales dans la magnifique visibilité du lac.

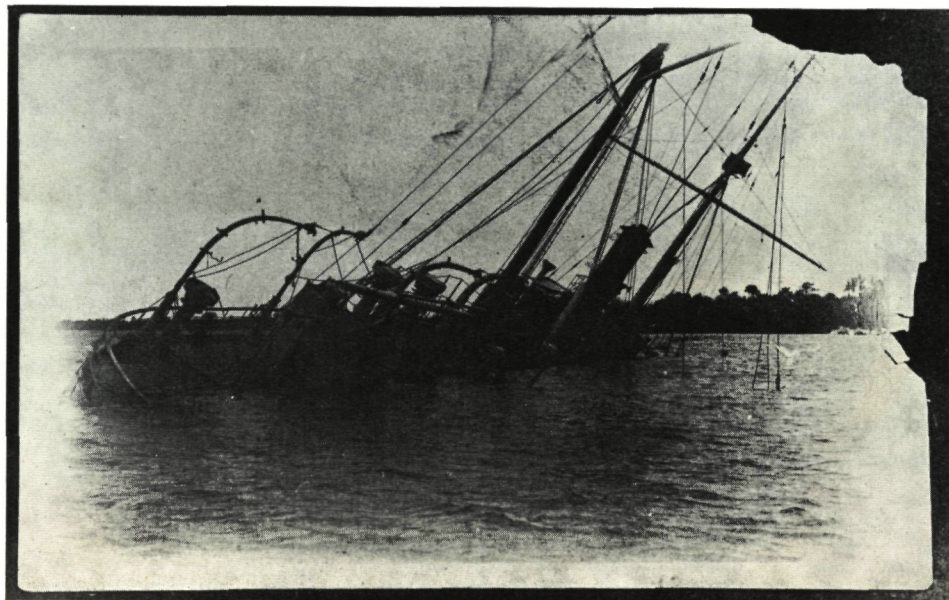
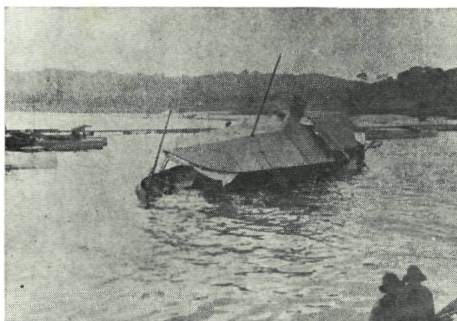
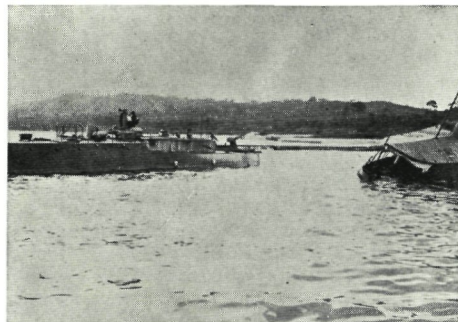


Photo trouvée sur le cadavre d'un marin allemand. Elle représente l'hydrographe « Moewe » de la Marine Impériale. Cette unité qui assurait le service sur la côte de l'Est Africain fut sabordée dans l'estuaire de la Rufigi. Les hommes d'équipage et l'armement furent utilisés sur le Tanganyika. L'échancrure à droite de la photo a été provoquée par une balle. Le verso de l'original présente encore des traces de sang.



Le KINGANI chaviré dans la rade de la Kalemie. A droite, le MOSSELBAK. A gauche, arrières des vedettes anglaises et du NETTA. On voit que le môle est encore bien mince.



La NETTA et le KINGANI chaviré.

Avec leur timonerie, surmontée d'une passerelle, elle-même surmontée d'une tente, avec leur grande tente recouvrant toute l'unité, c'étaient de véritables échafaudages flottants recouverts de bâches. C'était certainement plus confortable mais c'est ce qui les a perdu.

Et voici maintenant ce que j'ai vu du combat. J'étais arrivé à hauteur de la baie de Tambwa, au sud de la Kalemie, et nous foncions à pleins gaz dans la houle qui se levait, vers le KINGANI que je tenais à l'oreil. De temps en temps, je risquais un œil inquiet vers le Nord pour voir si le renfort arrivait. A un moment donné, j'ai eu la joie de voir la silhouette allongée de la NETTA se profiler rapidement dans le Nord. Mais, à ma grande inquiétude, je ne vois pas de vedettes anglaises. Le KINGANI ayant repéré l'attaque dont il faisait l'objet, avait déjà fait demi-tour et remontait vers le Nord. Et puis, tout à coup, au large, par delà le KINGANI, je vois deux formes blanches. Pendant un très court instant, je ne réalise pas très bien ce que c'est, mais voilà que ces formes blanches se déploient et je vois apparaître, émerveillé, deux pavillons : les « White Ensign » !

A l'instant même, les vedettes, qui venaient de déployer leur pavillon, passent à l'attaque et des gerbes d'eau s'élèvent déjà entre le KINGANI et moi. Les vedettes anglaises avaient donc décrit, à toute vitesse, un grand arc de cercle par le Nord et prenaient le KINGANI à revers.

(à suivre)



BELGISCHE MARITIEME OORLOGSAKTIVITEITEN 1914-1918

DE OPRICHTING VAN HET TANGANIKAFLOTTIELJE (NEPTUNUS 1970 nr 5)

In de eerste vier bladzijden van het vervolg van zijn artikel in Neptunus nr. 5/70 wijkt de Heer Verleyen af van de titel en geeft een overzichtelijk relaas van het verloop der gevechten te land tussen de Duitse overveldiger en de Belgische strijdkrachten gedurende de augustusdagen 1914. De bedoeling van de schrijver is uiteraard, de heersende toestanden in het moederland weer te geven in de periode dat Comd Goor zich als ZEEMAN ter beschikking stelt om zijn land, naar beste vermogen, in de oorlog te dienen.

De redactie wil de Nederlandstalige lezers, de gedetailleerde opsomming der schermutselingen en oorlogsactiviteiten op Belgische bodem besparen, maar wil wel de aandacht trekken op het feit dat ingevolge de heersende toestand Comd GOOR niet op veel hulp uit het moederland moest rekenen ; dit wou de Heer Verleyen trouwens duidelijk maken. Maar laten wij terug GOOR zelf aan het woord :

OP DE CONGOLESE MEREN

Op een zuidelijk halfavondse winteravond van 1914, meer bepaald op 19 augustus, keerden mijn goede Blankenbergse visser VAN HYFTE en ikzelf bekaf terug van een iets langere dan gewone zwerftocht op het Moëromeer. Het was tien uur 's avonds en een ongewone opschudding (er was nochtans geen tam-tam mee gemoeid) scheen te heersen over Kiwelewele, de gearabiseerde wijk van Pweto waartegen wij voorlopig de inrichtingen van de visserijpost van het Koninklijk Werk «Ibis» hadden ondergebracht.

Het duurde niet lang of we kenden de oorzaak van deze ongewone toestand: een loperboodschapper, drager van het «moukande» (herkenningsteken) van kapitein Halleux, was gekomen van Lukonzolwa om inlichtingen in te winnen betreffende de op het ogenblik heersende oorlog in Europa tussen de INGLISI (Britten) en de BULA-MATARIS (Belgen). Ik had het voorbij week-end doorgebracht op buffeljacht in Rhodesië, aan de overkant van het meer; en wel in gezelschap van de Britse distriktscommissaris Hilliard, die het fort van Chiengé, op ongeveer 35 km. van ons, commandeerde; en had van een dusdanige oorlogstoestand niets gehoord en nog minder gemerkt.

Eerst zeer ongelovig tegenover de geruchten, besloot ik nadien toch om 's anderendaags vanaf het ochtendkrieken naar Chiengé op inlichtingen uit te gaan; maar daar de verbindingen over land strikt verboden waren gezien de streek der lukindarivier, of natuurlijke grens, verpest was door tse-tse-vliegen, besloot ik het meer over te steken met het motorbootje van de zending. Ik had de, een beetje kinderachtig onnodige, voorzorg genomen om mij van een stuk wit doek, dat als vlag kon dienen, te voorzien; maar onze driekleur aan de kleine vlaggemast was ruimschoots voldoende; want na de 35 km. lange overtocht te hebben volbracht duurde het niet lang of ik zag mijn vriend, gevolgd van enkele leden der inboorlingspolitie en een massa zwartjes, reeds uit zijn post afdalen naar de aanlegsteiger om mij te verwelkomen.

«Dank God, we zijn geallieerden» zei Hilliard mij onmiddellijk, nadat ik hem, na de begroeting, in enkele woorden de reden van mijn bezoek had uiteengezet.

En, bovengekomen in de comfortabele en gezellige bungalow van de distriktscommissaris, las ik met diepe ontroering de eerste officiële berichten uit de meer belangrijke Britse post Abercon, langs het meer, die het tragisch nieuws over de oorlog in Europa bevestigden: «België was uit het Oosten overrompeld».

Weken gingen voorbij en brachten steeds meer en meer droevige berichten aan in onze visserijpost waar weldra uit het zuiden de eerste troependetachementen voorbijkwamen welke oprukten naar de Rhodesische grens. De Duitsers hadden inderdaad reeds in de eerste septemberdagen Abercon in Rhodesië aangevallen.

EERSTE GEVECHTEN

Vanaf de doortocht te PWETO, van de Stafchef der Belgo-Congolese Weermacht, majoor Olsen, had ik aan deze hogere officier mijn diensten aangeboden en van hem het bevel ontvangen om het SS «Emile Wangermée» te bewapenen, in het vooruitzicht van een mogelijke vijandelijke doorbraak tot en langs de oevers van het Moëromeer.

Bij gebrek aan aangepast materieel had ik deze eenheid bewapend met een Nordenfeltkanon van 4c7. Het betrof een stuk veldgeschut op wielen dat ik stevig had vastgesjord op het voordek van de «Emile Wangermée». Daar het stuk niet kon pivoteren zoals normaal marinegeschut of stukken in een geschutskoepel, moest er gericht worden door met gans het schip te manoeuvreren tot het stuk in de richting van het doel wees. De «recul» of terugslag van het wapen werd ook door gans het schip opgevangen en zo door het water gedempt.

Ik hield schietoefeningen op drijvende doelen en bekwam goede resultaten.

HET STOOMSCHIP «EMILE WANGERMEE» HOORT DUS THUIS OP DE LIJST DER BELGISCHE OORLOGSSCHEPEN GEZIEN HET ONDER BELGISCHE VLAG WERD BEWAPEND EN GEBRUIKT DOOR DE MILITAIRE AUTORITEITEN.

Maar het werd spoedig duidelijk dat de neigingen tot invasie van onze mijnprovincies langs Noord-Rhodesië, misschien eventjes door de vijand overwogen, vanuit ons standpunt

gezien, spoedig moest wijken voor andere zorgen. Op het Tanganikameer, natuurlijke grens van 700 km lengte, spreidde de vijand spoedig een koortsachtige aktiviteit ten toon; en het strategisch belang begrijpende van het meesterschap over deze binnenzee trachtte hij de Britse schepen van de «African Lakes Corporation» te kelderen, evenals het enige vaartuig dat onze kolonie er in die dagen bezat, de oude Belgische poststoomboot «Alexandre Delcommune».

Vanaf 22 augustus 1914 joeg de «Hedwig von Wissmann» in die periode bewapend met vier automatische kanonnen van 3c7, op onze ongewapende stoomer, vanaf Mpala op de Belgische oever tot de Lukugamonding; de «Delcommune» trok zich onder bescherming der Nordenfelts 4c7 van de Lukugapost in de monding terug, maar de vastgestelde schade aan romp en ketels stelde hem een eerste maal buiten gebruik. Naar M'toa, ten noorden van de Lukuga gebracht voor herstellingen, werd hij er driemaal door Duitse zeelui aangevallen; in de nacht van 8 op 9 oktober landde een vijandelijke afdeling om een bom aan boord te werpen. Toen zij enige tijd later terugkwamen konden zij vaststellen dat ondanks al hun moeite en de hoeveelheid gebruikte springstoffen, de aangebrachte schade relatief gering en herstelbaar was. Op 23 oktober kwamen zij terug en voerden 's morgensvroeg een geweldige aanval uit; ditmaal was de vijand met zijn twee marinestukken van 8c8 te sterk voor de heldhaftige weerstand van het garnizoen van M'toa en zijn zwakkere stukken veldartillerie van 7c5. De «Delcommune» werkelijk doorzeefd, (wij telden later 63 gaten in romp en bovenbouw van het 27 m. lange schip) scheen nu definitief voor ons verloren.

Gans de Duitse strijdmacht te water had aan de slag deelgenomen, te weten: de «von Wissmann», de «von Gotzen», twee sleep- en drie motorboten bewapend met machinegeweren. Colonel Muller beschrijft deze slag in zijn werk en onderstreept de heldhaftige houding van de mensen van M'toa en vooral van ingenieur DUHAUT die vanuit een ongedekte positie de resultaten onzer artillerie observeerde en het geschut richtte. Meermaals weigerde hij zich in een beschutte plaats terug te trekken om zijn taak niet te schaden. Ingenieur Duhaut werd trouwens zeer ernstig gekwetst aan het linkerbeen. De Keiharde kerel weigerde zich later in het ziekenhuis te laten verdoven voor de amputatie van zijn been.

Toen spoedig nadien de «Cecil Rhodes» van de «African Lakes Corporation» op zijn beurt door het vijandelijk vuur werd vernield, bezaten de Duitsers het absoluut meesterschap over het meer, d.w.z. ongeveer 700 km. natuurlijke grenzen; toestand welke niet weinig de taak compliceerde, opgedragen aan een handjevol Belgen en Congolezen aan wie de verdediging van de westelijke oever van het meer over zijn gehele lengte was toevertrouwd.

De Duitsers droegen er trouwens zorg voor om op stelselmatige wijze alle geallieerden schepen te vernielen. Ja, gingen zelfs zo ver om het wrak van een oud schip, de «Good News» te vernielen, om elke eventuele lichting en ingebruikname ervan te verhinderen. De «Good News» was het eerste stoomschip dat ooit op het meer had gevaren en dit sedert 1886 voor rekening van de «London Missionary Society».

De vijand liet ons dus werkelijk niets bruikbaar op het meer over!

DE ZEEMAN LAAT ZICH NIET ONTWAPENEN

In begin december had ik order ontvangen om zo spoedig mogelijk naar de Lukuga te reizen om er het bevel over de in herstelling zijnde «Delcommune» te nemen. Het was in volle regenseizoen, de weg was lang, slijkerig en onderbroken door ware moerassen en alhoewel ik zo vlug mogelijk trachtte vooruit te komen, kwam ik slechts lang na de tweede reeks beschadigingen, welke de enige nog vlottende hoop der geallieerden in Oost-Afrika had ondergaan, op mijn bestemmingsplaats toe.

Ondertussen was de oude buitengewone Zweedse mechaniker Wall reeds volop op zoek naar plaat- en hoekijzer en vroeg zich met een onwankelbaar optimisme, dat de opeenvolgende Duitse bombardementen niet had kunnen schaden, af hoe hij de ernstige gevolgen van de vijandige tussenkomsten zou kunnen herstellen. (Wall had er reeds dertig jaren Afrika opzitten en deze hadden er wel voor gezorgd dat hij jeugdig van hart en soepel van spieren was gebleven en zijn karakter zo was gesterkt dat hij nooit de moed liet zakken.

Maar dit alles kon nog lang duren en ik aarzelde niet, om zodra ik de toestand ter plaatse had overschouwd, om bij de Comd van Groep II, majoor Muller, dringend één of meerdere snelle motorboten ter mijner beschikking te krijgen en wel bijzonder de «Netta», die toen versnelde proefvaarttransporten deed tussen Leopold- en Stanleystad; en vooral de «Prince Léopold» van Boma, klein SS van 17 m lengte, waarvan ik de kwaliteiten als uitstekend zeeschip kende. Het kanon van 5c7 op geschraagd geschutspatform van de «l'Hirondelle» voor de «Prince Léopold» en twee Colmitrailleurs voor de «Netta» moesten dan in den beginne maar als bewapening dienen, later zouden we wel zien.

MAAR!, in de kringen van het toenmalige Generaal Gouvernement was men van oordeel dat het in de ontstane situatie, na de vernieling van de «Delcommune» en de «Rhodes», werkelijk onredelijk was om zelfs maar te denken aan de herovering van het meesterschap over het meer op de Duitsers. Ja, dat er grote beslissende veranderingen zouden moeten gebeuren aan de Europese Fronten alvorens wij kleine Belgjes, zelfs met de hulp van Britse zeelui, over het meesterschap over het meer zouden kunnen durven wedijveren met de gemeenschappelijke Duitse vijandige overweldiger. Nogmaals moesten de Belgen maar hun TRADITIONELE historische ONVERSCHILLIGHEID tegenover al wat met scheepvaart te maken had bewaren. De opinie van de regering kon misschien verdedigers vinden: er lag een lange weg tussen Boma en de Lukuga. Maar ZO dachten mijn kameraden zeelui en ikzelf (GOOR) er niet over; wij wilden die moffen op het water te lijf!

Ja, wij wisten dat de weg lang was, vele overschepingen der onontbeerlijke stukken nodig, transport van het nodige omvangrijk en zwaar materieel per spoor praktisch onmogelijk; maar ja, wij wilden bovenal die rotmoffen eens leren dat men Belgische zeelui niet ongestraft bedondert. Helaas was in regerings- en vele andere kringen het idee van de vrolijke korte oorlog in 1915 nog steeds niet uitgestorven. Zeker is, dat de twijfelachtige onzekere houding der overheden toen veel bijkomstige moeilijkheden aan de geallieerde Europeanen van Oost-Afrika en aan hun hulptroepen bezorgden als het er op aankwam om tot de tegenaanval over te gaan en op te rukken. Maar laat ons niet afwijken van ons verhaal, en bij de MARITIEME AKTIVITEITEN blijven. De rest is een andere geschiedenis.

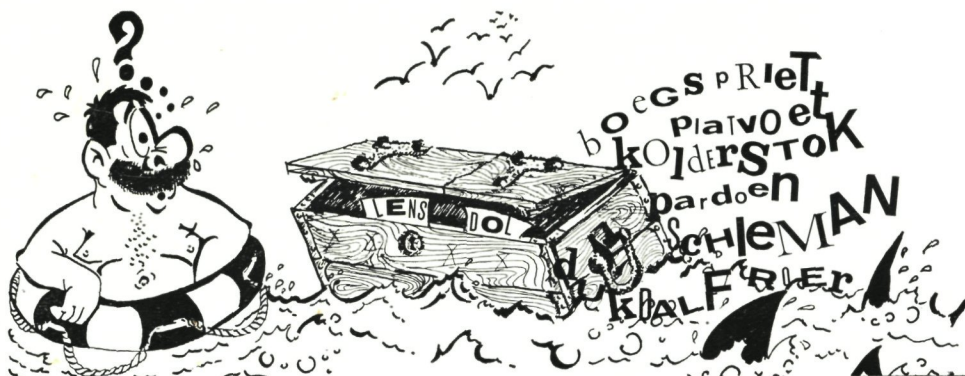
Dank zij het veelvuldig en aanhoudend aandringen en ook de fijne diplomatie van onze energieke opperbevelhebber, Generaal TOMBEUR, die absoluut niet de mening van het Generaal Gouvernement van Congo deelde, kon eindelijk deze onverschilligheid ten opzichte van de operaties op het Tanganikameer overwonnen worden; en terwijl Wall, 1500 m landinwaarts de Lukuga, waar wij ongezien onze «zeef» hadden verscholen, zonder onderbreking werkte aan het herineenpuzzelen van de «Alexandre Delcommune» met toevoeging van nieuwe, sterkere en ongeschonden elementen, begonnen stilaan onze noodvervangingsseenheden van allerlei slag toe te komen, ze waren vlottend en we moesten er maar onze plan mee trekken!

De eersten waren de twee «Tschakalas», kleine sleepboten van de «Compagnie der Grote Meren». Komende van Kabalo arriveerden zij aan de spoorwegterminus op 24 november 1914. Zij werden met veel moeite en «Norwegian steam» (d.i. verenigde armkracht) tot aan het meer gesleept en te water gelaten.

Op 27 december deed een van beiden een één uur durende verkenningstocht op het meer Ah, deze Tschakalas! Het waren werkelijk stoomketels waarrond een scheepsrump was gebouwd; niets was overbrugd, scheepsdekken hadden ze nooit gekend. Bij de voorsteven had men er stevig een 88tiger mortier op vastgemaakt. Deze scheepjes waren onbruikbaar voor gevechten te water. Ik liet er al dadelijk de mortieren afbouwen omdat ze voor de strijd van geen nut waren en bovendien schadelijk voor de nautische kwaliteiten van de vaartuigjes zelf, die slechts geschikt waren als sleepboot. In deze hoedanigheid hebben ze ons dan ook grote diensten bewezen om onder andere de «Delcommune» stroomafwaarts de Lukuga te helpen en hem later uit de monding in het meer te slepen.

Het verder verloop der gebeurtenissen krijgt U dan weer in een volgend nummer.





woorden uit de zeemanskist

j. dreesen

Over Flannel, Killicks en Soft Numbers

25 jaar Zeemacht, 25 jaar evolutie in de gebruikte terminologie. Al beklagen we ons soms over een te gering gebruik van de eigen maritieme taalrijkdom, toch werd er op dit gebied in de loop van jaren een flinke vooruitgang gemaakt.

25 jaar geleden hoorde men uitsluitend Engels in onze toen nog piepjonge Zeemacht. In die tijd dachten onze mensen dat het de enige taal was waarin over scheepvaart kan gepraat worden en die voor de zeevarenden geschikt was om er zich degelijk in uit te drukken. Uit onwetendheid kan men niet zondigen, we wisten toen niet dat de mogelijkheid erin zat zich in eigen taal even goed en zelfs nog beter uit te drukken. We leerden dat het Nederlands op maritiem gebied zeer oude rechten had en dat zelfs een deel van de engelse termen, die we gebruikten ontleend waren aan onze eigen taal. Zo zijn woorden als SMACK (M.N. smakke), YACHT (N. jacht), SKIPPER (N. schipper), DECK (N. dek), BOWSPRIT (N. boegspriet), SPICING (N. splitsen) en vele anderen door het Engels uit onze taal ontleend.

En nu zoveel jaren verder beseffen we des te meer hoe waardevol dit taal-erfgoed is. Flirten met de idee, dat één taal toch zo gemakkelijk zou zijn in de onderlinge betrekkingen en bij het oplossen van technische problemen, is aantrekkelijk. Maar is het niet zo dat de eigen taalsfeer de enige



mogelijkheid is die ons nog toelaat in de mengkroes van onze moderne samenleving iets van onze individualiteit te handhaven. En dat anderzijds doorheen een stramien van degelijke vaktaalbeheersing een veelzijdigheid kan ontwikkeld worden die toelaat de ontwikkeling van de maritieme techniek in andere taalgebieden op de voet te volgen.

Maar we moeten de keizer geven wat hem toekomt. In die eerste moeilijke jaren van het bestaan van de Zeemacht was het dank zij de Engelse terminologie dat onze bemanningen de eenheid vond zo nodig om de opgelegde taken tot een goed einde te brengen.

Na al die jaren mogen we dan ook niet nalaten nog enkele van die typische ROYAL NAVY uitdrukkingen in herinnering te brengen, uitdrukkingen die vanwege hun sappigheid door de jong- en oudgedienden steeds met plezier herlezen- en beluisterd worden.

Eerst en vooral waren er de benamingen, die sommige mensen of bedieningen aan boord kregen. Zo was BUNTS (van bunting = vlaggedoek) voor iedereen de seiner. CHIPPY CHAP was aan boord van elk schip de scheepstimmerman. Elke kwartiermeester dek noemde men een KILLICK (vanwege het anker dat hij als specialiteitskenteken op de arm droeg, overigens is een killick een klein, maar handig werpankertje).

SPARKS was een telegrafist. TANKY was de assistent van de navigatie-officier (omdat eertijds deze dienst belast was met het stuwen van de cargo en het aan boord nemen en regelmatig peilen van het water in de tanks). Een bevoorradingsofficier aan boord werd PUSSER (van het woord PURSER) genoemd en was er een bevoorradingsonderofficier dan werd dat JACK DUSTY. Je OPPO was de matroos die dezelfde bedieningen als jenzelf uitoefende in de andere wacht.

Een vriend of kameraad aan boord was je RAGGIE. Werd er gesproken over een matroos van de ROYAL NAVY in het algemeen, dan was dat een JACK TAR (vanwege de hoed in presenninggoed — Tarpaulin — die de matrozen vroeger droegen).

De werklui van de scheepswerf waren MATIES, terwijl de soldaten PONGOS of GRABBIES genoemd werden.

Iemand die reeds te geruimen tijd in een walfunctie was kreeg de naam een BARRACK STANCHION (een kazernestut- of stijl, wat wij een kazerne-rat noemden) te zijn. Een beslagen matroos die voor de training van een of meer jongeren instond was hun SEA-DADDY.

Kon je het goed uitleggen, had je op alles iets aan te merken of praatte je meer dan je werkte, dan werd je al vlug als een SEA-LAWYER betiteld. Sloot iemand vriendschap, omdat hem dat voordeel bood dan sprak men van een FAIRWEATHER FRIEND.

Een JONAH was een ongeluksvogel. (op onze kust wordt dat een malfiet genoemd). Het personeel van de Royal Navy Reserve waren ROCKIE'S. Bemanningsleden die een veel voorkomende familienaam hadden kregen allen dezelfde bijnaam: bv. « Daisy » voor iemand die BELL noemde, « Nobby » voor CLARK, « Jimmy » GREEN, « Jerry » KING, « Spike » SULLIVAN, « Sharky » WARD, « Harry » FREEMAN, « Chats » HARRIS, « Bogie »



Is hij een « Bunts », een « Sparks » of een « Tanky »? In ieder geval een « Raggie »!

KNIGHT, « Buck » TAILOR enz...

Ook de grote marinebasissen van de Royal Navy hadden hun bijnaam. Zo was CHATS — Chatham ; POMPEY — Portsmouth en GUZZ — Devonport. Was je afwezig of telaat op een verzameling of op een rendez-vous dan was je ADRIFT. Het schip laat vervoegen, zo juist voor het vertrek was een PIERHEAD JUMP. Stond je op de boek dan zat je IN THE RATTLE. Was men voor tijd present dan noemde dat WARMING THE BELL. Een langdradige, onbenullige vertelling was FLANNEL en een ongeloofwaardige geschiedenis kreeg als matrozencommentaar TELL THAT TO THE MARINES.

Een gemakkelijke job aan boord was een SOFT NUMBER.

Ook het dagelijkse rumrantsoen had z'n eigen uitdrukkingen. Op de kleinere schepen kreeg je meestal NEATERS, rum zonder water. Bestond het mengsel uit één deel water en één deel rum dan noemde dat een NOR-WESTER.

In feite werd het aan boord geserveerde mengsel genoemd naar een windrichting die tussen West en Noord lag, hoe westelijker hoe « natter » het mengsel werd, het noordelijker hoe sterker. Kreeg je een slokje van het rantsoen van iemand anders dan was dat SIPPES of SIPPERS.

TICKLER was de gele shagtabak die in dienstverband te krijgen was als rookrantsoen. De naam ontstond omdat een zekere TICKLER in 1908 voor het eerst de tabak in een metalen verpakking leverde.

IRISH PENDANTS of DEAD MAN waren wat we in nederlands SPREEUWEN IN T'WANT noemen ; loshangende einden zonder takeling. Een IRISH PROMOTION kreeg men als men bij overplaatsing op een functioneel lagere plaats terecht kwam.

Was iets of iemand propertjes en goed in orde, dan was zoiets of iemand TIDDLEY. Geruchten zoals die zich aan boord van elk schip tussen de bemanning verpreiden waren BUZZES. Iemand die geen al te groot licht was werd voor WET versleten. Klagen en zagen over alles en nog iets heette TO DRIP. Alle scheepsmateriaal dat voor eigen gebruik ingepalmd werd, klasseerde men onder de naam van RABBITS. Ook de niet aangegeven koopjes meegebracht van de vreemde kregen deze naam.

Een lege fles, had haar dienst gedaan en werd daardoor a DEAD MARINE en ging over boord, de DITCH (de zee), in. TO DITCH is over boord werpen. Iets wat je in de Navy gratis kreeg was een HARRY FREEMAN en wat aan boord niet meer kon gebruik worden ging naar DAVEY JONES LOCKER — de zeebodem.

Bevond Jan Matroos zich in en hachelijke positie dat zat hij BETWEEN THE DEVIL AND THE DEEP SEA — tussen potdeksel en de waterlijn.

En wie kent er niet de HOLYSTONES die sedert jaren in alle marines gebruikt worden om de houten dekken in hun oorspronkelijke kleur te houden ? In de RN werden ze in drie kategoriën ingedeeld, de kleine waren de PRAYERBOOKS, het middenslag de BIBLES en de grote soort BEARS.

Je plunje wassen aan boord was DHOBEYING, maar TO WASH OUT was het vernietigen van een gegeven order of notitie.

Een steek of een knoop die neiging heeft om te lossen heet daar een SNOW-BALLHITCH.



MAQUETTISME



MODELBOU



Vitrines

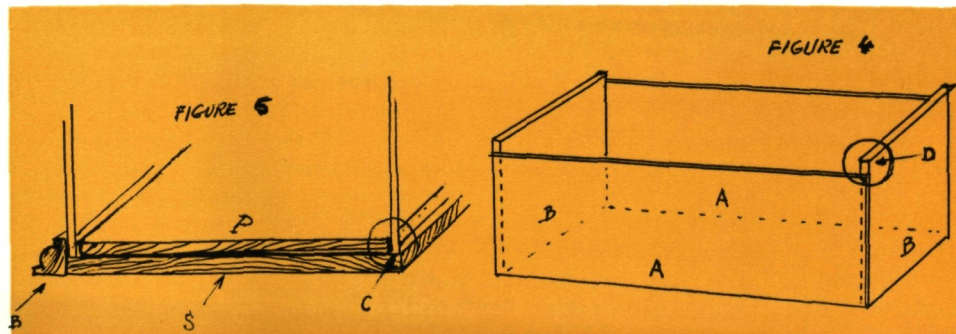
Les vitrines que l'on voit dans les musées, ne sont pas faites pour avantager les modèles, bien au contraire. Elles empêchent de regarder le bateau sous tous ses angles, étant donné que chaque coin de la vitrine brise le regard.

Malgré ce désavantage, elles sont très nécessaires pour protéger la maquette : 1. des poussières, 2. des personnes qui regardent avec les doigts ce qui, fatalement, provoque des dégâts difficilement réparables, ruinant de ce fait des heures de travail. On vend actuellement des plaques de matière plastique transparentes qui sont moins

Vitrines

De vitrines welke we in musea vinden dragen niets bij om de schoonheid der modellen te verhogen, integendeel, zij verhinderen ons het model onder bepaalde hoeken in oogschouw te nemen doordat de hoeken van de vitrines de blik bedriegen. Desondanks zijn ze nuttig doordat ze het model beschermen van stof en van de mensen die met hun vingers kijken en hierdoor dikwijls aanzienlijke schade berokkenen.

Men kan ook doorschijnende plastiek platen vinden die het glas vervangen doch ze hebben het nadeel nerven te vertonen als



délicates que les vitres, mais qui ont l'inconvénient de se griffer lorsqu'on les essuie à sec.

Par contre les vitres et les glaces donnent une transparence très nette, et sont plus belles. Vous avez le choix. L'assemblage des vitres doit être fait de telle façon que celles-ci puissent tenir les unes dans les autres (fig. 4) et que, lorsqu'on en fait le nettoyage, elles ne puissent basculer vers l'intérieur. Pour cela les deux faces B, seront coupées pour être ajustées entre les deux faces A, et il faut que les deux faces B soient, sur le haut, plus longues d'une épaisseur de verre (voir D).

Sur le dessus vient se poser la vitre qui forme couvercle.

Si nous faisons le point nous constatons que les vitres ne peuvent pas basculer vers l'intérieur, mais peuvent par contre tomber vers l'extérieur. Pour éviter cela on place extérieurement une cornière collée et ajustée sur les coins de la vitrine par une série d'onglets à 45° (fig. 5). Le socle qui sert de support est bien souvent composé de 2 pièces, ce qui assure à l'ensemble la rigidité totale. La plaque de base S est un contre-plaqué de 10 mm, qui doit être de 20 cm plus long et 10 cm plus large que le bateau.

On superpose une deuxième plaque P à la première. Si on a des vitres de 4 mm d'épaisseur, on décomptera ces mm de la deuxième planche, ce qui donnera une battée (voir fig. 5).

La vitrine viendra s'emboîter à forçement doux sur le socle. Pour cacher tous ces raccords, une moulure B ajustée à onglets de 45°, fera le pourtour du socle. Ceci est

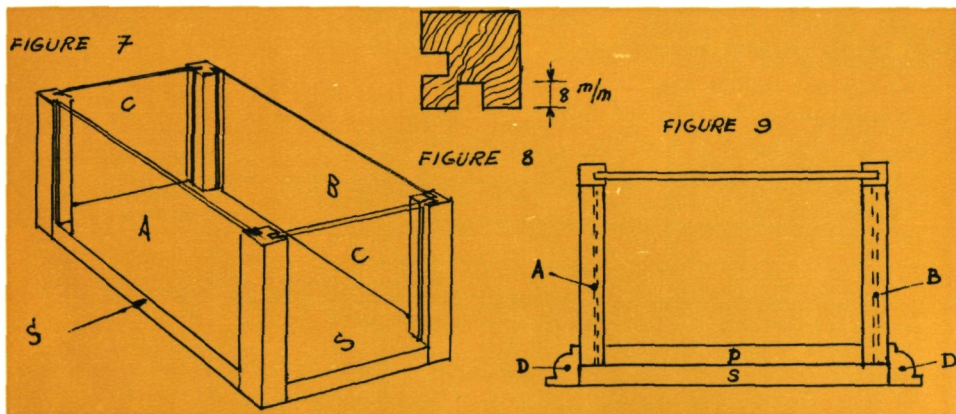
het stof afgenomen wordt bij middel van een droge vod. De opbouw van de ruitstukken dient derwijze te gebeuren dat de ene in de andere passen (fig 4), zodanig dat bij het kuisen ze niet naar binnen vallen. Om dit te verwezenlijken zullen de B kanten derwijze gesneden worden dat ze in de A kanten passen zodanig dat de B kanten aan de bovenzijde van een ruitdikte langer zijn (zie D).

Op de bovenste rand plaatst men het glas dat deksel vormt. De ruiten kunnen op die wijze niet naar binnen, doch wel naar buiten vallen. Om dit te voorkomen plaatsten we een gelijmd en passend hoekijzer aan iedere hoek van de vitrine (fig. 5). De basis die sokkel vormt bestaat heel dikwijls uit twee delen, hetgeen aan het geheel een goede stabiliteit geeft. De basisplaat is gemaakt uit «contre plaqué» van 10 mm die 20 cm langer en 10 cm breder moet zijn dan het model.

Op deze eerste plaat brengen we een tweede plaat P. Indien de ruiten 4 mm dikte hebben moet men deze afmetingen van de tweede plaat afnemen hetgeen ons een steunzijde oplevert (zie fig. 5).

De vitrine wordt nu met zachte druk op het voetstuk geplaatst.

Dit maakt één systeem uit onder de bestaande. En onder deze is er een uiterst praktisch voor een niet afgewerkt model.



un système, mais il en existe beaucoup d'autres.

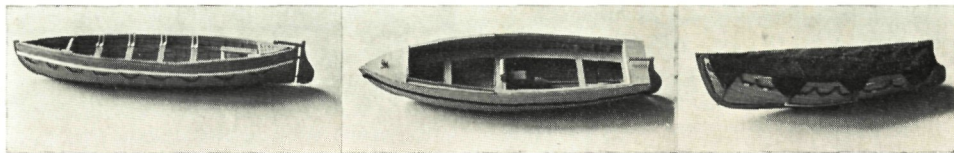
Et parmi ceux-là, il en est un qui serait très pratique pour un modèle en construction. Pratique ! Je m'explique : En supposant que vous ayez l'idée de construire un voilier, ce que je vous souhaite, ce modèle ne sera pas terminé en un mois. Et si cela dure, vous serez dégouté de voir de jour en jour, la poussière s'accumuler sur votre maquette. Alors une personne astucieuse a conçu une vitrine dont la plaque P de la fig. 9 est coulissante et dont l'un des côtés s'ouvre, ce qui permet au modéliste de remiser son bateau quand il n'y travaille pas.

La construction de cette vitrine est tout-à-fait différente de la méthode décrite plus haut en ce sens que toutes les vitres sont montées sur des glissières de bois. Le socle « S » de la figure 7 est encoché sur les quatre coins, pour y loger un carré de 18 mm de côté, qui sera auparavant rainuré sur deux faces comme le montre la fig. 8. La profondeur raisonnable pour ne pas déformer la latte, est de 8 mm et la largeur est égale à l'épaisseur de la vitre. Sur ce socle nous fixerons ces lattes rainurées soit par collage, soit par vissage. De toute façon, veillez à ce que cela soit d'équerre. Vous glissez les vitres « A, B, C » dans les rainures. Pour former le dessus de la vitrine, vous faites, avec des lattes de même épaisseur et rainurées de la même façon qu'à la fig. 8 ; un encadrement à une vitre qui aura les dimensions intérieures des verres « A et B » de la figure 9. De côté on place une petite porte vitrée afin de pouvoir entrer le modèle, qui est placé lui-même sur une planche P (fig. 9). La base de la vitrine est également bordée d'une moulure, D.

Ik verklaar me nader. Laten we veronderstellen dat U zinnens bent een zeilboot te bouwen, dat zal natuurlijk wat tijd vragen, genoeg om U te doen ervaren hoe onaangenaam het is telkens het stof van het model te moeten poetsen. Een vindingrijke bouwder heeft hiervoor een vitrine uitgedacht (fig. 9) waarvan de plaat P schuift, zodanig dat het model telkens weggeborgen wordt uit het bereik van stof.

De bouw van deze vitrine verschilt helemaal van de vorige, en wel zodanig dat alle ruiten op houten geleiders gemonteerd worden. De sokkel « S » van fig. 7 is voorzien van inkepingen op de vier hoeken waarin vierkanten van 18 mm zijde plaats vinden die op twee zijden van nerven voorzien werden zoals fig. 8 het weergeeft. De diepte mag de 8 mm niet te boven gaan en de breedte dient gelijk te zijn aan de dikte van de ruit.

Op deze sokkel zullen we deze generfde latten lijmen of vastvrijzen. In het bijzonder, er op letten dat ze in de haak staan. We glijden de ruiten, A, B en C in de nerven. Om het bovenste van de kast te vormen maken we bij middel van generfde latten zoals fig. 8 het weergeeft, een omlijsting aan een ruit met de binnenste afmetingen van de ruiten A en B van fig. 9. Op de zijkant plaatsen we een kleine geruite deur die ons toelaat het model dat op een plank P geplaatst is (fig. 9) binnen in te brengen. De basis van de kast wordt eveneens voorzien van een houten omlijsting D.



Le fin du fin

Je suis persuadé que vous avez fait un beau modèle et que vous en êtes fier. Vous voudriez sûrement le mettre en valeur dans la vitrine que vous avez conçue à cet effet et agrémenter le tout par une imitation de mer.

Het neusje van de zalm

Ik ben ervan overtuigd dat U een prachtig model gebouwd hebt en dat U er terecht fier op bent. U bent natuurlijk van plan het in een vitrine te plaatsen en er een passend zeedecor op te vinden. Ik ben er hoegenaamd niet tegen, in tegendeel. Ten

Je ne suis pas contre cette décoration, bien au contraire.

de flottaison demandent un support un peu spécial : par exemple une feutrine qui donnera un maximum de relief à la maquette, ou alors, nous y revenons : une surface qui imite la mer.

Je vous mets en garde : faire une reproduction valable de la mer, est un travail très difficile, pour ne pas dire un art. Celui-ci ne s'acquiert qu'après une longue étude de la mer... que l'on voit faire avec des yeux de peintre de marines.

Trop d'imitations lamentables et ridicules sont souvent produites qui gâchent le modèle. Cela ne veut pas dire que vous n'avez pas le droit de faire un essai, mais je vous le répète :

PRUDENCE !

Une autre astuce rentable au point de vue artistique consiste à exposer le modèle en pleine lumière pendant une quinzaine de jours. La lumière naturelle a pour effet de faire varier la nuance des peintures. La poussière que vous enlèverez au bout de la quinzaine, aura donné une patine inimitable à tout l'ensemble.

Ensuite vous le replacez en vitrine et vous placez le tout de préférence à l'abri du soleil et de l'humidité. Si le bateau se trouve dans un coin sombre, vous pouvez l'éclairer avec une lumière dirigée : par exemple des spots qui donneront une luminosité d'effets.

Et lorsque le modèle est bien terminé, on donne un dernier coup d'oeil sur chaque pièce, afin de voir si rien n'a été oublié ou manqué, par exemple : une touche de couleur ou un dégradé de peinture, qui pourrait encore améliorer la valeur d'une chose bien faite.

De toute façon, qu'il en soit !

Félicitations !

Fin

Ici se termine, cher ami modéliste, notre rubrique sur la construction de la maquette de l'ancien dragueur-escorteur de la Force Navale Belge le DE BROUWER.

Dans notre prochain numéro nous vous ferons savoir la date et le lieu de l'exposition des modèles inscrits à notre concours. Nous pouvons déjà vous annoncer que Mr. le Baron Y. de Brouwer a accepté de faire partie du jury.

andere, alle modellen die vanaf de waterlijn gebouwd worden vragen een speciaal draagstuk : bv. vilt dat een maximum aan reliëf zal geven aan het model, of anders, we komen erop terug ; een oppervlakte die aan de zee doet denken.

Ik waarschuw U nochtans van het feit dat een degelijke zeereproductie maken een moeilijk werk is om niet te spreken van een kunst. Te veel erbarmelijke imitaties verknoeien prachtige modellen.

Een andere kneep die het artistieke gehalte van het model verhoogt bestaat erin het bloot te stellen in volle licht en dit gedurende een veertiental dagen. Het natuurlijk licht geeft een gelukkige tint aan de verscheidene kleuren. Het stof dat U na veertien dagen zult poetsen zal een niet na te bootsen patine gegeven hebben aan het geheel.

Nadien wordt het model in de kast geplaatst die uit het bereik van zon en vochtigheid geplaatst wordt. Indien het model zich in een donkere hoek bevindt kunt U het belichten bij middel van spots.

Van zodra we klaar zijn met het model werpen we een laatste blik op ieder stuk om ons ervan te vergewissen dat niets vergeten werd, bv. : een verflaagje hier of daar om een deel of het geheel nog beter naar waarde te doen uitkomen. Hoe het ook zij. Hartelijk geluk gewenst !

Einde

Hier eindigt beste vriend modelbouwer, onze rubriek over de bouw van het model van ons oudgediende algerine « DE BROUWER ». In ons volgend nummer zullen we U de datum en de plaats mededelen van de tentoonstelling der modellen die op onze wedstrijd ingeschreven werden.

We kunnen U nu reeds verklappen dat Mijnheer de Baron Y. de Brouwer akkoord is om als jurylid te zetelen.

Dc



BIBLIOGRAPHIE BIBLIOGRAFIE

BIBLIOGRAPHIE BIBLIOGRAFIE



DE BLAUWE WIMPEL

In het maart-nummer van « De Blauwe Wimpel » — het Maandblad voor Scheepvaart en Scheepsbouw in de Lage Landen lezen wij het volgende : volautomatisch « Digiplot » radarplotten ; Terneuzen in snelle opmars als zeehaven ; een bijdrage van medewerker P. Kloeck over het 100-jarig bestaan van het gekende Antwerpse sleepvaartbedrijf N.V. Remorquage à Hélice ; een belangwekkend artikel over de dynamische ontwikkeling van de chemicaliën- en gastanker-vloot ; foto en technische gegevens over de Belgische cutterzuiger « Vlaanderen XVIII » — zijnde het grootste schip wat laadinhoud

betreft ; verder een beschouwing over de « roller-boot » en Engeland redt originele schoener van de ondergang. Zoals gebruikelijk zijn er de boekbesprekingen, en nieuws over de koopvaardij, van de werven, sleepvaart en berging e.a.

e.a. van haverbeke

Het april-nummer van « De Blauwe Wimpel » biedt eens te meer verschillende belangwekkende bijdragen. Zo o.m. een artikel van kapitein S. Zeeman over « Wordt zeescheepvaartverkeer onveilig ? (er gebeuren immers méér en ernstiger rampen !) » ; verder wordt aandacht geschonken aan de nomaden der zee ofte de 7 bewogen jaren van Nantucket-walvisjagers in Dartmouth (Nova Scotia) ; vervolgens « Het Treurspel van de Slamet » en een rijk geïllustreerde bijdrage over de glorie, ondergang én eetherstel van het s/s « Great Britain ». Ook nog een beschouwing over het in dienst stellen van de nieuwe sleephopperzuiger « Volvox Hollandia ».

Zoals gebruikelijk de vaste en gekende rubrieken zoals boekbesprekingen, sleepvaart en berging, van de werven.

Verder worden de vier escorteschepen van onze Zeemacht aangekondigd. Wij hadden het echter wel prettig gevonden indien men de herkomst van bijgaande tekening had vermeld !...

« De Blauwe Wimpel » kost 35 Fr per exemplaar; een jaarabonnement van 12 nummers kost 300 Fr. Hiervoor kan ingetekend worden bij de N.V. Uitgeverij De Branding, Korte Winkelstraat 15 te 2000 Antwerpen, waar tevens op eenvoudige vraag een proefnummer kan bekomen worden.



FRANK T. BULLEN

VIER JAAR VOOR DE MAST

Bussum, Uitgev. C. de Boer jr., 1970, 8°, p. 232, 265,— Fr.

Voor België, Uitgev. De Branding, Korte Winkelstraat 15 te 2000 Antwerpen.

« The log of a sea-waif », de oorspronkelijke titel van dit verhaal, is een van de bekendste boeken van de internationaal vermaarde Engelse zee-schrijver Frank T. Bullen. Hij beschrijft er zijn eerste ervaringen als kajuitsjongen en lichtmatroos in. Ervaringen, die een onthullend beeld geven van de omstandigheden, waaronder aan het einde van de vorige eeuw op zeilschepen werd gevaren.

Bullen verstaat de kunst personen en toestanden haarscherp te beschrijven. En wel zo, dat de lezer het gevoel krijgt zelf op de windjammers mee te varen.

Hoewel de oude zeilvaart met een romantisch waas omhuld is, was er in de keiharde praktijk van die vaart geen sprake van romantiek. Integendeel, het was een hondeleven. Evenwel, óók een mannenleven. Dit boek, ontleend aan de harde realiteit, en handelend, om het met een cliché te zeggen, over houten schepen, bemand door ijzeren kerels, werd vertaald door oudkapitein A. van Nieuwkoop en bewerkt door

Anthony van Kampen, die tevens een Ten Geleide aan het werk toevoegde.

Zoals alle boeken uitgegeven bij C. de Boer en De Branding, is dit werk degelijk verzorgd en mooi ingebonden.

E. BAKKER

VAARREGLEMENT

Praktische toepassing en verklaring van het nieuwe vaarreglement.

Amsterdam/Brussel, Agon Elsevier, 1971, 11,5 x 16,5 cm, p. 332, 325,— Fr., tweede druk.

Dit vaarreglement geldt op de Nederlandse binnenwateren met uitzondering van de Westerschelde, de Dollard, de Eems en haar mondingen, de Boven- en Benederijn, de Waal, de Lock en het Pannerdensch Kanaal.

Zeer handige uitgave. Elk artikel is voorzien van een toelichting waarbij ter onderscheiding van de twee teksten voor de toelichting en grotere letter werd toegepast. Het geheel wordt aangevuld met voorbeelden uit de praktijk en een reeks zeer anschouwelijke afbeeldingen die de gebruiker zal weten te waarderen.

Een werkje dat onontbeerlijk is voor de talrijke Belgische watersporters die de Nederlandse binnenwateren bevaren.



TOONDER (Marten) Sr.

KLEI EN ZOUT WATER

Bussum, Uitgev. C. de Boer jr., 1971, 5° druk, 8°, p. 341, 235,— Fr.

In België te verkrijgen bij de gekende uitgevers « De Branding », Korte Winkelstraat 15 te 2000 Antwerpen.

«Klei en zout water» wordt gerekend tot de beste maritieme verhalen in Nederland, dit verklaart dan ook de vijfde herdruk. In dit boek vertelt de auteur zijn leven, vanaf het ogenblik dat hij als boerenjongen de uitzichtloze armoede van het plattelandsdorpje ontvlucht, om in Rotterdam zijn heil te zoeken op de grote vaart. Hij monstert als matroos en weet dank zij heel wat wilskracht en hard werken binnen de vijftien jaar op te klimmen tot gezagvoerder van een koopvaardij-schip.

«Klei en zout water» speelt in de tijd waarin de zeilvaart de plaats moet ruimen voor de stoomvaart, een harde tijd vol onzekerheden, vooral op maatschappelijk gebied.

«Noch de vrouwen, noch de liefde spelen in dit lijvige boek een rol van betekenis. De wijde lucht, het trillende dek, de vreemde havens en de bewogen horizon leiden aangenaam onze gedachten af van het alledaagse om ons heen».

Dit lijvig boek, 341 blz., verveelt geen ogenblik, spijtig dat het lettercorps enigszins klein is, wat dan vermoeiend voor het lezen is.



VAN KAMPEN (Anthony) — (onder redactie van...)

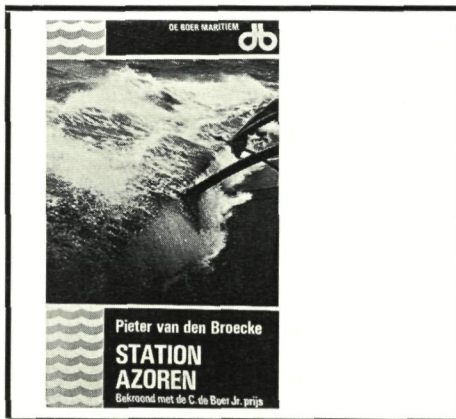
HET SCHIP VAN MORGEN

Bussum, Uitgev. C. de Boer jr.; Antwerpen, Uitgev. N.V. De Branding, 1971, 4°, p. 108, talrijke illustraties, 165,— Fr.

Dit boek uitgegeven bij de 25-jarig jubileum van de Blauwe Wimpel, wijdt vooral de aandacht aan de toekomst van de scheepvaart en scheepsbouw.

De heer A. van Kampen heeft beroep gedaan op een reeks deskundigen die de meest verscheidene onderwerpen in het domein van de scheepvaart en scheepsbouw behandelen. Hun toekomstvisie dienaangaande is gebaseerd op ervaring en vervalt niet in «science-fiction».

Gezien dit boek werd uitgegeven om de kwart eeuw «Blauwe Wimpel» in het licht te zetten en de «Wimpel» het maandblad is voor scheepvaart en scheepsbouw in de **Lage Landen**, betreuren wij, dat er geen beroep werd gedaan op enkele Zuid-Nederlandse medewerkers. Het boek is prachtig geïllustreerd, D. Abenes verdient alle lof voor de opmaak en zoals ieder boek uitgegeven door C. de Boer jr. en uitgeverij N.V. De Branding is het degelijk en verzorgd!



VAN DEN BROECKE (Pieter)

STATION AZOREN

Bussum, Uitgev. C. de Boer jr., Antwerpen, Uitg. De Branding, 1970, 8°, p. 124, 85,— Fr. Het Duitse schip GISELIA BACHMANN moeizaam over een ongemakkelijke Atlantic, op een koers die alle herfstdepressies over haar oude lijf voert. Een beruchte «groene zee» lijkt met zijn vernietigende kracht tenslotte de ondergang van de tramper in te luiden.

In een spannend en levendig geschreven verhaal wordt de berging van het schip door de Nederlandse zeesleper BERING ZEE beschreven.

De auteur geeft op boeiende wijze veel wat informatie met betrekking tot het klaren van een zg. «jop» in volle zee. De sfeer van het typische, zo karakteristieke sleepvaart-

milieu is in dit boek voortreffelijk weergegeven.

Het werk werd bekroond met de C. de Boer jr.-prijs en is uitgegeven in een verzorgde « paperback »-editie.

C. de BOER Jr. PRIJS

Ter bevordering van een zo ruim mogelijke belangstelling en liefde voor de zee en de zeevaart werd in 1970 door Nederlands meest maritieme uitgeverij de naar haar genoemde C. de Boer Jr. Prijs ingesteld.

Deze prijs wordt om de drie jaar uitgelooft ter bekroning van een oorspronkelijk en onuitgegeven jeugdboek, roman, novelle of essay in de Nederlandse taal, geschreven door een auteur beneden de veertig jaar. Het manuscript moet tenminste 40.000 woorden omvatten en betrekking hebben op de zee en de zeevaart in de ruimste zin van het woord.

De C. de Boer Jr. Prijs, groot f 3.000,— zal in mei 1973 wederom worden uitgereikt. De mogelijkheid tot inzending van een ter bekroning voor te dragen manuscript staat open tot uiterlijk 31 december 1972. Inzendingen moeten worden gericht aan Uitgeverij C. de Boer Jr., Postbus 17 te Bussum. Voor de toekenning van de C. de Boer Jr. Prijs is een jury gevormd, bestaande uit de heren Libera Carlier, auteur, Ekeren (België); Anthony van Kampen, auteur, Bergen (N.H.); J. J. van Raalte, hoofdredacteur van de Handels en Transport Courant en voorzitter van de Nederlandsche Vereniging van Journalisten, Rotterdam.

Reglement

1. Ter bevordering van een zo ruim mogelijke belangstelling en liefde voor de zee en de zeevaart is door Uitgeverij C. de Boer Jr. te Bussum ingesteld de C. de Boer Jr. Prijs, groot f 3.000,—.
2. De C. de Boer Jr. Prijs wordt uitgelooft ter bekroning van een oorspronkelijk en onuitgegeven jeugdboek, roman, novelle(n) of essay(s) in de Nederlandse taal van een auteur beneden de 40 jaar, die een onderwerp op het gebied van de zee en de zeevaart in de ruimste zin des

woords behandelt. Het jeugdboek, de roman, novelle(n) of essay(s) moet(en) tenminste 40.000 woorden omvatten.

3. De C. de Boer Jr. Prijs wordt toegekend door een door Uitgeverij C. de Boer Jr. aan te wijzen jury, bestaande uit tenminste drie personen.

De jury van de tweede toekenning van de C. de Boer Jr. Prijs is als volgt samengesteld:

1. Libera Carlier, auteur, Ekeren (België);
2. Anthony van Kampen, auteur, Bergen (NH);
3. J. J. van Raalte, hoofdredacteur van de Handels en Transport Courant en voorzitter van de Nederlandse Vereniging van Journalisten, Rotterdam.
4. De C. de Boer Jr. Prijs wordt om de drie jaar uitgereikt, de eerstvolgende keer in mei 1973.
5. De jeugdboeken, romans, novellen en essays die aan de in artikel 2 gestelde eisen voldoen, dienen bij voorkeur in tweevoud met de schrijfmachine vervaardigd, uiterlijk vier maanden vóór de uitreiking van de prijs, dus vóór 1 januari 1973, aangetekend te worden ingezonden aan Uitgeverij C. de Boer Jr., Postbus 17 te Bussum. Inzendingen dienen anoniem te zijn en voorzien van een motto. Dit motto wordt herhaald op een gesloten enveloppe, waarin zich naam en adres van de inzender bevinden.
6. De jury legt haar bevindingen van de beoordeling van de ingezonden manuscripten in een rapport vast, dat aan Uitgeverij C. de Boer Jr. zal worden uitgebracht.
7. Indien naar het oordeel van de jury geen der ingezonden jeugdboeken, romans, novellen of essays aan de in artikel 2 gestelde eisen voldoen, of indien géén inzending is binnengekomen, wordt de C. de Boer Jr. Prijs niet toegekend. In dit geval zullen, indien mogelijk, na verloop van de volgende periode van drie jaren, twee prijzen elk van f 3.000,— worden toegekend.
8. Alle ingezonden jeugdboeken, romans, novellen en essays blijven het eigendom van de inzenders.



répertoire biographique

François van Steelandt
(B.W.I.) (H.M.)

Capitaine de vaisseau, il commande sous Philippe II, le «St.-Georges» (1565) et sert dans l'escadre de l'amiral de Bourgogne, Wacken.

Louis de Steelandt
(H.M.)

Capitaine de vaisseau. Commande « l'Emerillon volant » dans la même escadre que François.
Commande « le Chat » en 1570, sous l'amiral Boussu.

Foppre Sybrantsen
(H.M.)

Capitaine de Vaisseau, il commande en 1570, le «Lion Rouge».

H. Sybrantsen
(H.M.)

Capitaine (1626)

Popins Sybrantsen
(H.M.)

Capitaine de vaisseau, il commande en 1547-1550 le «Lion Mugissant», caravelle du roi (ou boeier) (90 Tx., 65 hommes), puis le «Rossignol».

Schoonewal
(H.M.)

Capitaine de la flotte des Gueux (1569).

Spierinck
(BWI)

Capitaine de la flotte des Gueux. Attaqué en 1570 par un navire de l'escadre royale commandée par le Baron de Billy et accablé par le nombre, il fit jeter à la mer quelques sacs d'argent qu'il avait à bord et se plongea une épée dans le cœur plutôt que de se rendre.

Willem de la Sallen
(C55)

Capitaine corsaire de Nieuwport. Commande le « Vliengende Herdt » en 1570.

Jacob van Schullenburch
(BWI)

Capitaine de vaisseau. Commande le yacht royal « l'Epervier » en 1570.

Henri 't Seraerts
(H.M.)

Capitaine de vaisseau.
Commande en 1570 « le Grand Reynauls » qui fait partie de l'escadre qui conduit en Espagne Anne d'Autriche, fiancée de Philippe II.

J. 't Seraerts
(G)

Capitaine de la flotte des Gueux.
Né à Bruxelles, écuyer du Prince d'Orange, il est envoyé en mission pour le Prince en Angleterre, puis à La Rochelle. Lorsque Flessingue passa aux Réformés, il appareille de la Rochelle avec quelques navires et des troupes protestantes pour aider cette ville. Il s'empare ensuite de Vere et est nommé Gouverneur de Walcheren. Il fut assassiné par ses propres troupes qu'il voulait empêcher d'accomplir leur funeste besogne d'iconoclastes.

Simonszoon

Capitaine de la flotte des Gueux - Prit part à la prise de La Brielle (Ten Briel).

Jean Simonsson

Capitaine de vaisseau - commande « Le Lion Rouge » en 1573.

Thierry Sonnoy de Clèves
(B.W.) (G)

Capitaine de la flotte des Gueux. Commande le groupe qui attaqua le, 7 juillet 1574, l'escadre royale commandée par le vice-amiral Van Boshuizen (8 navires) et qui tentait d'arraisonner à l'embouchure de l'Ems les navires chargés de ravitailler l'armée de Louis de Nassau. Sonoy lui enlève un transport de 100 Tx. et plusieurs autres.

Georges van Spilberghen
(B.W. II)
(Biografie des Pays-Bas)

Amiral au service de la Hollande.
Anversois réformé, établi en Hollande. Un des 5 fondateurs de la Compagnie des Indes (Neerl.) Fit un premier voyage aux Indes en 1601. C'est lui qui fut chargé par le gouverneur des Indes Néerlandaises de ramener à Amsterdam Jacques Lemaire qui vient d'arriver à Jacarta (1616) par le cap Horn qu'il a découvert comme le Détroit qui porte son nom, et qui est condamné à comparaître devant la Compagnie dont il est accusé d'avoir violé les privilèges.

Jan-Janssen van Schoonheven
(H.M.)

Capitaine de vaisseau (1590).
Commande le « Saint Thomas » (50 Tx.) de l'escadre d'Anvers. Participe à l'expédition de la Grande Armada.

Jean-Janssens Schoosove
(H.M.)

Capitaine de vaisseau, il commande un navire de l'escadre de Dunkerque en 1591.
Il est mis sans affectation après la défaite de la Grande Armada, mais reste à la disposition du Roi.

Martin Simoensen
(H.M.)

Capitaine corsaire à Dunkerque, il est originaire de Stockholm et reçoit une patente de course (1597).

Mathieu Simoensen (H.M.)	Capitaine corsaire (1628-1634).
Frédéric Sloucq	Capitaine de vaisseau 1588-1590. Commande « le Cerf Volant » dans l'escadre de Flandre, rassemblée à Dunkerque par le Duc de Parme pour rallier la Grande Armada.
Francisco de Sobrado (H.M.)	Capitaine de vaisseau (1588). Commande dans l'escadre de Flandre, le « St. Alexandre » qui prendra part à l'expédition de la Granda Armada puis sert dans l'escadre des Archiducs sous le Vice-amiral Rombout avec lequel il enlève Calais à la France, en 1596.
Michel Soetendaele (H.M.)	Capitaine de vaisseau (1590). Commande le « Saint-Pierre » dans l'escadre de Flandre stationnée à Dunkerque.
Thomas Sharp	Capitaine corsaire d'Ostende, commande en 1605 le « St.-Thomas ».
Jean Saus (H.M.)	Capitaine de Dunkerque (1604-1644). Commande un navire de 8 canons.
Joos Saus (H.M.)	Capitaine (1635).
Philippe Saus (H.M.)	Capitaine (1600-1606).
Nathaniel Smith (H.M.)	Capitaine corsaire d'origine écossaise. Commande en 1626-1627, le « Saint Michel ».
Schepens (BWI)	Capitaine, né à Bruxelles (rue au Beurre). Il commandait le célèbre navire anglais « Mayflower » qui embarqua, le 6 septembre 1620, à Southampton les « Pilgrem Fathers » qui fondèrent la colonie anglaise du cap Cod appelée New-Plymouth.

à suivre.

ALLE HENSJES

DITJES EN DATJES BIJ DE KONINKLIJKE MARINE

Nieuwbouw opnemingsvaartuigen

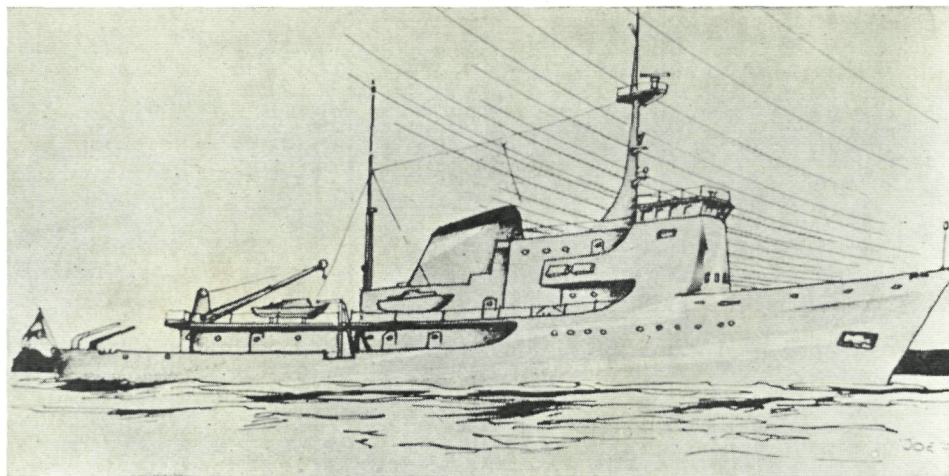
Aan Boele Scheepswerven en Machinefabriek te Bolnes is opdracht gegeven tot de bouw van twee hydrografische opnemingsvaartuigen voor het continentale plat. Beide schepen zijn bestemd voor het uitvoeren van hydrografische werkzaamheden en — op beperkte schaal — van oceanografische en meteorologische waarnemingen.

De opnemingsvaartuigen, die respectievelijk in januari en mei 1973 worden geleverd, zullen worden uitgerust met de meest-moderne opnemingsapparatuur, waaronder een wrakken-sonar.

De vormgeving van de nieuwe schepen is afgeleid van de loodsboten van het type Capella, waarvan er in 1967-68 twee (Capella en Wega) voor de dienst van het loodswezen werden gebouwd.

Enkele gegevens

Lengte	59.00 m
Breedte	11.10 m
Diepgang	3.70 m
Waterverplaatsing	1.050 t
Vermogen	3 x 700 pk
Max. snelheid	13 mijl
Bemannig	45 man



De Nederlandse 3-D Radar

De Nederlandse drie-dimensionele radar werd gedurende de jaren 1962-1965 ontwikkeld en daarna in productie gebracht door de Hollandse Signaal Apparaten N.V. te Hengelo en Philip's Telecommunicatie-industrie te Huizen, in nauwe samenwerking met het Laboratorium Electronische Ontwikkelingen in de Krijgsmacht te Oegstgeest.

Deze 3-D radar maakt het mogelijk afstand, richting en hoogte van vele doelen tegelijkertijd te bepalen. De gegevens worden door een aangesloten computer kant en klaar geleverd, hetzij afleesbaar op papier, hetzij in de vorm van signalen. Deze signalen worden dan op hun beurt weer aangewend ter bediening van een automatische luchtverkeersregeling (burgersector) en van de automatische wapen- en gevechtssystemen (militaire sector).

Deze enorme radars zullen straks een plaatsje krijgen op de in aanbouw zijnde geleide-wapen fregatten.

Zeër spectaculair zijn onder meer de 9 ton wegende antennes voor zoeken en volgen, die op één as zijn gemonteerd en die door een polyester koepel met een doorsnede van 9½ meter worden omvat.

Het « proefdraaien » van de apparatuur geschiedt zeer effectief. Eventuele onvolmaakt-heden in het programma van de computer worden « rechtgestreken ». Aan de handboeken ter bediening en aan de onderhoudsvoorschriften voor het personeel dat straks op de GW-fregatten met deze 3-D radar gaat werken, wordt thans zeer hard gewerkt.

Onze noorderburen blijven ons verbazen !

Nu met Satelliet-communicatie.

Deze maand zullen aan boord van de MS. EVERTSEN (Leander fregat), proefnemingen worden gedaan met door het Fysisch Laboratorium RVO/TNO ontwikkelde satelliet-communicatie-apparatuur. Het is voor het eerst in de geschiedenis van de KM, dat ver-bindingen tussen een schip en de wal, via een communicatiesatelliet, zullen worden onder-houden.

De proefnemingen worden uitgevoerd binnen het kader van het NATO TACSATCOM-project dat in 1967 van start is gegaan. (**Tactical Satellite Communications**).

De bij dit project gebruikte satelliet is de in 1968 gelanceerde LES-VI. Deze bevindt zich in een geo-stationnaire « orbit » ; d.w.z. zijn plaats ten opzichte van een aardse waarnemer verandert niet. Deze plaats bevindt zich op 36.000 km hoogte in het equatoriale vlak boven de oostkust van Zuid-Amerika.

Geen « hoogvliegers » meer te Brustem

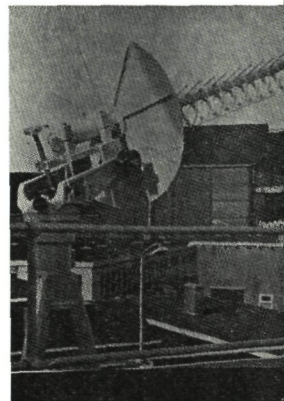
De geïntegreerde Belgisch-Nederlandse vliegeropleiding zal binnenkort worden beëindigd. De voornaamste reden van het aflopen van deze, volgens onze Nederlandse collegas, bij-zonder goede en vruchtbare samenwerking over een periode van ruim 10 jaar, is dat met de vervanging van de operationele vliegtuigtypes van de Nederlandse en de Belgische luchtmachten ook de opleidingen ver uiteen zouden gaan lopen.

Het eerste deel van de opleiding vond plaats in Gilze-Rijen. Boven het Brabantse landschap werd door de Koninklijke luchtmacht en marine gemeenschappelijk geoefend met Fokker S-11 vliegtuigen. Na de elementaire vliegeropleiding volgde in België de voortgezette vliegeropleiding op de lichte jet-trainer Fouga-Magister. De laatste vvo zal tegen het eind van dit jaar aflopen.

Deze opleidingsgang wordt helaas beëindigd. In de plaats komt de vliegeroplei-ding bij de Rijksluchtvaartschool in Eelde. Bij de RLS zal de aspirant marine vlieger een opleidingsgang doorlopen welke speciaal is afgestemd op marine eisen. Er zal geoefend worden op de Saab Safir en de Morane Saulnier.

Op de training bij de RLS zal de aanvullende militaire vliegopleiding in de Nederlandse Antillen aansluiten.

De gehele opleiding wordt besloten met de traditionele uitreiking van het marine-vlieg-brevet.



INTERNATIONALE MARINENIEUWTJES

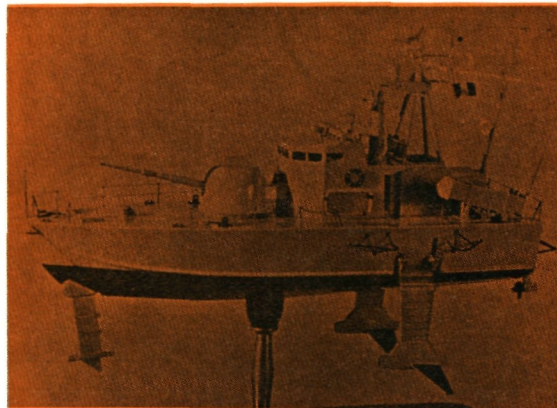
Grote kuis bij de U.S. Navy

De U.S. Navy heeft bekendgemaakt dat 58 schepen van de sterkte afgevoerd zullen worden. Negen van de 58 zijn grotere schepen, waaronder het vliegkampschip USS SHANGRI-LA van 40.000 ton. De gemiddelde leeftijd van de af te voeren schepen is 21 jaar; de SHANGRI-LA werd in september 1944 voor de eerste maal in dienst gesteld.

Snel Italiaantje

In de loop van 1973 zal de Italiaanse marine de beschikking krijgen over een zeer snelle draagvleugelboot. Op ruw water behoudt de boot een kruissnelheid van 40 mijl, terwijl op een « glad zeetje » de snelheid opgevoerd kan worden tot 50 mijl. In dit snelheidsduiveltje steekt een Rolls Royce krachtbron van 2040 pk, de Proteus gasturbine. Wanneer ze haar vleugels niet gebruikt maar normaal ouderwets vaart zorgt een dieselmotor, gekoppeld aan een intrekbare schroef voor de voortstuwing.

Deze sportieve verschijning heeft een lengte van 22 meter en een breedte van 7 m. De waterverplaatsing is circa 59 ton. Ze wordt uitgerust met een volautomatisch wapensysteem, bestaande uit een radar-gericht luchtafweerkanon en 2 schip-schip raketten in containers. De draagvleugelboot wordt gebouwd door « Alinavy » te Rome een firma die gelieerd is aan Boeing Aircraft.



Snel Italiaantje...

British news

Short Brothers and Harland Ltd hebben een nieuwe drievoudige afvuurinstallatie voor geleide wapens van het type schip-lucht Seacat ontwikkeld, die slechts de helft weegt van de viervoudige afvuurinstallatie tot hiertoe in gebruik. Door dit geringe gewicht is de nieuw ontworpen installatie geschikt om te worden geplaatst aan boord van mijnenvegers en patrouillevaartuigen.

Vickers Ltd heeft onder de benaming SLAM (Submarine Launched Air Missile) een onderzeeboot wapensysteem voor de onderzeeboten van de Britse « Oberon »-klasse ontwikkeld. De SLAM bestaat uit een zesvoudige afvuurinstallatie met vuurleiding. De zes geleide projectielen kunnen met behulp van televisiecamera's vanuit de onder water varende boot of wanneer deze aan de oppervlakte vaart, worden afgevuurd op zee- en luchtdoelen. Een verdere ontwikkeling van dit systeem zou geschikt zijn om te worden gemonteerd aan boord van luchtkussen- en patrouillevaartuigen.

De Britse marine heeft plannen om het Ikara Onderzeebootbestrijdingswapen aan te brengen op een aantal fregatten van de « Leander »-klasse. Momenteel wordt dit systeem aangebracht op het naamsschip zelf. Het Ikara wapensysteem is ontwikkeld door de Australische marine en toont enige overeenkomst met het Franse Malafon-systeem. De maximum dracht van het wapen is ongeveer 20.000 yards.





de reserve - la réserve

OFFICIERS DE RESERVE RESERVE OFFICIEREN

13e KONGRES DER RESERVE-OFFICIEREN VAN DE ZEEMACHT

Antwerpen, 13 en 14 maart 1971

De roerganger van de « ZINNIA » beleefde een drukke voormiddag op zaterdag 13 maart i.l.: hij heeft inderdaad flink mogen oefenen met zijn bootsman's fluit om al de vreemde reserve-officieren en de zwaar gegaloneerde deelnemers aan het 13e kongres, degelijk en volgens marine-regels aan boord te « pipen »! Gelukkig voor hem wa-

ren er ook menig jonge officieren aanwezig, zodat hij, van tijd tot tijd, even adem kon halen!

Na hun marsbevel afgegeven te hebben, werden de deelnemers naar de cafetaria geleid voor de academische zitting. Voorzitter CPF(R) R. Deseck groette CPV D. Geluyckens, vleugel-adjutant van Z.M. de Koning en bevelhebber van de operationele groepering van de zeemacht, die eraan gehouden had ons kongres bij te wonen.

Het was dan de beurt aan de sprekers: 1LV Renson diende helemaal niet voorgesteld te worden: vele televisie kijkers wisten reeds lang dat Cdt. Renson « DE » specialist mag genoemd worden voor wat de

zeebezoedeling door olie, en haar bestrijding betreft. Cdt. Renson gaf een zeer gedocumenteerd overzicht in het frans, over al wat in België, in de Noordzee en in gans de wereld aan gang is om deze kwaal van de eeuw te onderzoeken, te bestrijden en verder te voorkomen. De spreker ging zodanig in zijn onderwerp op dat hij werkelijk terug op de aarde moest gebracht worden om de volgende spreker de gelegenheid te geven enige woorden tot de kongressisten te kunnen richten!

De heer Suykens, Adjunkt-Directeur van de haven van Antwerpen, nam dus het woord om, in het nederlands, een idee te geven van de expansie van de haven, alsmede van de moderne technieken voor havenbeleid en ekonomie. De heer Suykens had blijkbaar de aanwezigheid van nederlandse reserve-officieren opgemerkt, want hij wendde zich herhaaldelijk naar hen wanneer hij sprak over de langdradige verwezenlijking van de radarinstallaties op de Schelde, de rechttrekking van de bocht van Bath, en het Baalhoek-kanaal...

Nadat de vertraging op het programma tot het strikt minimum herleid was - dank zij het aanpassingsvermogen en de koers tegen het uurwerk met sukses door de Antwerpse haven-adjunkt-directeur uitgevoerd - konden de kongressisten weeral werk geven aan de roerganger van de « ZINNIA » om, per « auto-squadrans » de marine-basis van Kallo aan te doen.

Na de lunch, werd het kongres voortgezet met een toespraak van CPC Stradiot, maritiem bevelhebber van Antwerpen. Hij handelde over het programma van het reserve-smaldeel van ondiep-water-mijnvegers (En incidenteel ook over het lange haar van de huidige jeugd). Uit deze uiteenzetting bleek dat de resultaten van de rekruteringskampagne zeer bevredigend waren en dat men rechtstreeks met de opleiding van die reserve-officieren kon beginnen, welke zich vrijwillig aangeboden hadden.

Ten einde wat frisse zeelucht te happen, begaven de deelnemers zich naar de havenkom van de basis waar een korte, doch betekenisvolle plechtigheid gehouden werd. CPF(R) R. Planchar, eerste « COMSQUAD 218 », ontving zijn merk uit de handen van CPC Stradiot, en begaf zich aan boord van de M480 SERAING, waar voor de eerste maal in de geschiedenis van de belgische zeemacht, de vlag van « COMSQUAD » aan boord van een reserve-eenheid gehesen werd!

Na een bezoek aan de SERAING, eerste eenheid van SQUAD 218, keerden de kongressisten terug naar de conferentie-zaal waar de statutaire vergadering open werd verklaard.

Na het verslag van de voorzitter, en dit van de schatbewaarder (Fel toegejuicht omdat zijn kas nog altijd met positieve cijfers kon gesloten worden), ging men over tot de verkiezing van het bestuur: als enig verschil met verleden jaar, vernoemen wij het vervangen van 2EV(R) L. Meurrens, die zijn ontslag indiende omwille van beroepsredenen, door CPF(R) J. Ludwig, die met eenparigheid der stemmen verkozen werd.

Nog enige interpellaties, in het bijzonder over de wijze van rekrutering van effectieve leden en de vergadering werd gesloten.

Het was trouwens de hoogste tijd, want vele dames stonden ongeduldig te wachten om naar de kapper gevoerd te worden.

Over het bal in de in Hawaiaans paradijs omgetoverde zaal van de Terminal (CMB), kan men meer vernemen elders in dit nummer...

Zo werd het zondagmorgen! Te 10.30 u., woonden de moedigsten en de plichtsbewuststen onder de kongressisten, weliswaar zeer slaperig doch met een gerust geweten, de plechtige eucharistie-viering bij, in het wonderbaar koor van de St.-Pauluskerk... Bloemen werden daarna neergelegd aan het Monument der Gesneuvelden Zeelieden respectievelijk door CPF(R) R. Deseck voor de Belgische reserve-officieren, CPC(R) Hamman in naam van de Duitse RO's, LDV(R) Renaudon voor onze Franse kollegas en ten slotte 1LV(R) Scholte in naam van onze noorderburen.

Gedurende de ontvangst op het stadhuis, die onmiddellijk daarop volgde, sprak de Heer Burgemeester Craeybeekx de kongressisten toe: na de zending van de reserve-officier met lofwaardige woorden geëerd te hebben, betuigde hij zijn tevredenheid over het feit dat de zeemacht een smaldeel mijnvegers opgericht had te Kallo, ter verdediging van de Schelde en de haven van Antwerpen. De burgemeester sprak ook vol lof over de reserve-officieren van de zeemacht die, als verbindingsofficier aan boord van vreemde schepen, tot nu toe, de reputatie van Antwerpen als gastvrije stad wisten hoog te houden! CPF(R) R. Deseck dankte vervolgens de Heer Craeybeekx en overhandigde hem het wapenschild van de

RO/ZM, waarop de erewijn gedronken werd !...

Als laatste punt van het programma, kwam dan het slotbanket dat gehouden werd in het zeer gezellig en maritiem kader van de Royal Yacht Club op de linkeroever. Van al de « speeches » die, traditioneel op dat ogenblik te pas komen, moet men zonder twijfel de redevoering van Lt/z 1eKl. Scholte, KNM, als DE uitblinker beschouwen ! Met glans en humor, eiste hij, in een ommekeer de volledige aandacht van alle aanwezigen op ! Zijn bedoeling was deze tot getuigen te maken van zijn gelukkige en hartelijke gevoelens : hij had het blijkbaar over het feit zich tussen echte vrienden te bevinden doch verborg hij geenzins zijn ietwat jaloerse gevoelens jegens de belgische RO's die bij de eerste waren in Europa om eigen reserve-eenheden te bekomen !

De afwezigheid van onze trouwe engelse vrienden van de London Division werd ook fel betreurd, maar dit was te wijten aan de post-staking in Engeland. Volgend jaar zijn zij beslist weer op hun post !

Zoals ieder jaar werd er, gedurende het kongres, een getrouwheidstelegram aan H.H.M.M. de Koning en de Koningin gezonden.

T.I.

OULDGEDIEDEN ZEEMACHT **ANCIENS DE LA FORCE NAVALE**

ABAFN Association Bruxelloise des Anciens de la FN
BVOZM Brusselse Vereniging der Oudgedienden bij de ZM

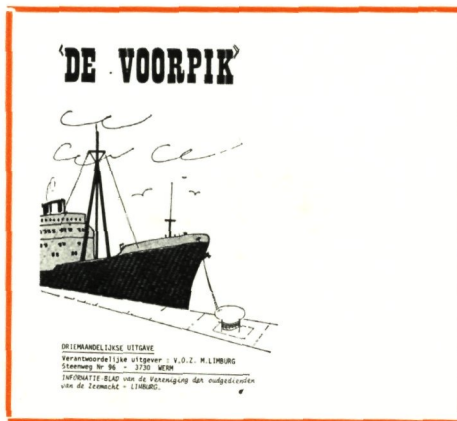
Programme 1971

- | | |
|------------|---|
| 21 janvier | Visite à bord du Godetia au port de Bruxelles |
| 29 janvier | Souper aux moules au CARNABY'S |
| 5 février | Bal annuel de la Force Navale à Ostende |
| 16 au 18/2 | HMS HARDY ET DUNDAS au port de Bruxelles
Visite à bord et équipages invités chez l'ABAFN |
| 20.3.71 | Réunion trimestrielle de l'UNAFN au local ABAEN |
| 17 avril | Fête pour les enfants au CARNABY'S |

- | | |
|--------------|--|
| 20 mai | Concours de baleinières au port de Bruxelles |
| 19 au 30/6 | Quinzaine maritime à Bruxelles Centre-Ville |
| 3 juillet | Embarquement FN pour une sortie en mer |
| Juillet | Cérémonies à Ostende du 25è anniversaire FN |
| 12 septembre | Descente de la Lesse |
| 15 octobre | Kermesse aux boudins au CARNABY'S |
| 6 novembre | 5ème Bal annuel de l'ABAFN |
| Décembre | Fête de Saint-Nicolas |



OULDGEDIEDEN Z.M. - LIMBURG



« De Voorpik » is het driemaandelijkse informatieblad aan de Oudgedienden Zeemacht - Limburg. We wensen onze Limburgse vrienden veel sukses met dit initiatief.

LE DOYEN DE LA MARINE DE GUERRE...

En cette année qui marque le 25ème Anniversaire de notre Force Navale, il nous paraît intéressant de rechercher qui est le doyen de la Marine de guerre belge. Nombreux sont encore ceux qui firent du service dans le Corps des Torpilleur et Marins (C.T.M.) de 1918 à 1926.

L'Association des Anciens de la Force Navale et de la Marine Marchande Liège-Namur-Luxembourg a l'honneur de compter parmi ses membres 4 de ces grands anciens, dont le chef de file est Monsieur Louis Thonard de Huy. Celui-ci a bien voulu nous confier les étapes de sa carrière maritime dont nous donnons un bref résumé. Engagé comme volontaire en 1918 au C.T.M. dont la base était à Anvers, Louis Thonard débuta sur le Torpilleur ex-allemand A 42 sous les ordres des Enseignes de Vaisseau Orval et Basiaux. Puis il fit une session à l'IMEP de Bruxelles pour le brevet de gymnastique et sports. Il enseigna ceux-ci aux Fusiliers Marins casernés à Burcht puis au fort de Steendorp.

De là, il passa à la Flottille du Rhin et la belle photo représentant la vedette 3 est celle qu'il commandait en juillet 1923. Elle est prise à Emmerich près de la frontière hollandaise.

Les vedettes faisaient la police sur le Rhin et contrôlaient les laisser-passer de tous les bateaux qui sortaient d'Allemagne.

En 1925, la Flottille du Rhin fut dissoute et les vedettes, désarmées, rejoignirent Bruges par Dordrecht et Nimegues. En 1926 le Corps des Torpilleurs et Marins fut supprimé et avant que la liquidation n'en soit terminée Monsieur THONARD s'embarqua pour le Congo où il fit carrière dans la navigation fluviale.

Nous espérons que cet article sera lu par les dirigeants des différentes Associations et qu'ils nous feront connaître à leur tour d'autres anciens Torpilleurs. Ceux-ci seront d'ailleurs les invités d'honneur de la Force Navale en juillet prochain et ce sera une grande joie pour eux de se retrouver après tant d'années.

CH. LELOUP

zeemacht force navale

SEMAINE NAVALE DE WAREMME

La Semaine Navale de Waremmes en Hesbaye est à peine terminée, que déjà Marche-en-Famenne, à son tour inaugure la suivante.

Le vernissage de l'exposition maritime a eu lieu samedi 15 mai en présence de très nombreuses personnalités de la province, tant civiles que militaires.

Elle a remporté un succès inattendu et a fait l'éloge du public, son exposition de peintures « Les peintres de la Mer » dont nos marins sont les auteurs et qui pour la première fois faisait son apparition a été grandement appréciée.

Ce fut l'occasion, outre celle de promouvoir l'information auprès du grand public et de la presse régionale, de retrouver de nombreux « anciens » Messieurs Penet, Collignon, Lomba etc. — et de parler marine avec le Capitaine Arendt, ancien « VOILIER », ancien de « L'AVENIR », lequel sur le champ s'est rallié à l'Association des Anciens de la Force Navale.

Tous nos compliments aux Marins, aux « Anciens », qui week-ends ou jours fériés se dévouent totalement pour notre Force Navale, non seulement en dressant le « Chapiteau » mais également, ce qui n'est pas de tout repos, en servant de guide, des heures durant, et en fournissant moult explications aux visiteurs.

Rendons également hommage à Monsieur Bourguignon, Bourgmestre, à Monsieur Fourneau et à Messieurs les Echevins de Marche pour l'accueil chaleureux que leurs concitoyens ont réservé à nos marins.



— De ZINNIA volbracht een visserijwachtreis van 22 maart tot 9 april met aanleggen te Halmouth en te Bremen. Tevens werd een tweede visserijwacht uitgevoerd van 19 april tot 19 mei met gelijktijdig een deelname aan de NAVO maneuvers in Engeland met aanleggen in Plymouth.

— L'escadrille des dragueurs-chasseurs océaniques comprenant le ARTEVELDE, TRUFFEAU et BREYDEL, a participé aux manœuvres OTAN en Angleterre du 19 avril au 13 mai avec escales à Port-Edgard et Plymouth.

— De MS(H)O training DE BROUWER heeft een visserijkruisvaart ondernomen van 10 tot 28 mei met aanleggen te Liverpool en Milford-Haven.

— L'escadrille des dragueurs de mines côtiers, se composant du SPA, KNOKKE, HEIST et STAVELOT, a participé aux manœuvres OTAN du 29 avril au 12 mai avec escale à Brest et à Plymouth.

— Het smaldeel ondiepwatermijnvegers, bestaande uit de TONGEREN, de MERKSEM, de DINANT en de OUGREE, heeft volgende opdrachten uitgevoerd: van 26 april tot 7 mei: training van reserve officieren; van 9 mei tot 15 mei een reis naar Brest; van 17 tot 28 mei een trainingskruisvaart met reserve officieren en aanleggen te Portsmouth.

— Durant le mois de juin, le ZINNIA entreprendra une croisière de garde-pêche avec escale à Reykjavik; les dragueurs côtiers feront une croisière vers la Scandinavie avec escales à Copenhague, Karlskrona et Christianssand.

— De hoogzeemijnvegers zullen in juni een kruisvaart uitvoeren naar Oslo en daarna deelnemen aan de « Kielerwoche » te Kiel. De « VEURNE » zal in juni een reis naar Port-Edgard ondernemen.

— Les dragueurs de petit fond feront deux croisières d'entraînement vers les Pays-Bas et l'Allemagne avec escales à Vlissingen, Zierikzee, Scheveningen, Helgoland, Wilhemshaven et Amsterdam.

ECOLE DE LA GUERRE DES MINES

Dans le cadre de la formation des officiers, des sous-officiers, des équipages d'active et de réserve, l'école de la guerre des mines a installé au cours du mois d'avril, un nouvel appareil de conception et de fabrication belge, permettant de tester l'acquisition par les élèves des matières enseignées au fur et à mesure de la progression des cours.

Depuis toujours l'école de la guerre des

mines s'est trouvée à l'avant-garde du progrès en ce qui concerne les méthodes d'enseignement, ceci grâce à une politique éclairée toujours axée vers des conceptions d'avenir.

Il est sans conteste que l'utilisation de tels moyens didactiques permet d'améliorer la formation du personnel appelé à passer à l'école de la guerre des mines, pour y recevoir une spécialisation dans les disciplines de la lutte contre les mines, qui est l'une des tâches principales de la Force Navale.

25ème ANNIVERSAIRE DE LA FORCE NAVALE PROGRAMME DES FESTIVITES

Mardi 13 juillet

21.00 heures: Concert exécuté, au Kursaal d'Ostende, par la Musique de la Force Navale sous la direction du Lieutenant de Vaisseau de première classe G. Duyck, Chef de Musique. Des oeuvres de G.F. Haendel, G. Duick, P. Gilson, H. Van Lijnschooten et P. Van Anrooy figurent au programme ainsi qu'un festival de marches.

Jeudi 15 juillet

Arrivée au port d'Ostende de navires de guerre étrangers. Seront représentés: le Royaume-Uni, les Etats-Unis, la France, le Portugal, l'Italie, les Pays-Bas, la République Fédérale allemande et le Danemark.

Vendredi 16 juillet

Visites des commandants des bâtiments étrangers aux autorités civiles et militaires d'Ostende.

Samedi 17 juillet

15.00 heures: Inauguration de l'exposition « Expo-FN » au palais des fêtes et de la culture à Ostende.

18.30 heures: Cocktail offert par les officiers de réserve de la Force Navale à bord du Mercator.

Dimanche 18 juillet

Services religieux

10.00 heures: Inauguration de la niche « Section belge de la Royal Navy » en l'église anglicane (Langestraat).



10.30 heures : Service protestant en l'église du Velodroomstraat.

11.30 heures : Messe en l'église Saints Pierre et Paul.

Cérémonies et manifestations

12.30 heures : Dépôts de fleurs au Monument des Gens de Mer par les autorités de la ville d'Ostende, la Force Navale, la Section belge de la Royal Navy, les officiers de réserve de la Force Navale, les anciens de la Force Navale, les représentants des associations patriotiques.

de 14.00 à 17.00 heures : Tous les navires de guerre seront ouverts au public.

de 15.00 à 17.45 heures : A la Base navale d'Ostende : démonstrations par les plongeurs-démineurs et présentation d'hélicoptères.

21.00 heures : Gala cinématographique au Kursaal d'Ostende.

Mardi 20 juillet

de 10.00 à 12.00 heures : Parade Navale.

20.30 heures : A la place d'Armes, retraite de musiques militaires, jeux de drapeaux et montage de mâts.

Mercredi 21 juillet

11.00 heures : Te Deum à l'église Saints Pierre et Paul.

22.00 heures : Feu d'artifice sur la plage.

Jeudi 22 juillet

Départ des navires de guerre étrangers.

25ste VERJAARDAG ZEEMACHT PROGRAMMA FEESTVIERING

Dinsdag 13 juli

21.00 uur : Concert in het Kursaal door de Muziekkapel van de Zeemacht onder de leiding van Kapelmeester G. Duyck. Op het programma staan werken van G.F. Haendel, G. Duyck, Paul Gilson, Henk Van Lijnschooten en P. Van Anrooy, alsook een Marine marsen-festival.

Donderdag 15 juli

Aankomst van de vreemde oorlogsbodems. Schepen van acht landen zullen meren in de haven van Oostende. De acht deelnemende landen zijn : Verenigd Koninkrijk,

Verenigde Staten, Frankrijk, Portugal, Italië, Nederland, Duitse Bondsrepubliek en Denemarken.

Vrijdag 16 juli

Protocolaire bezoeken van de commandanten van de vreemde schepen aan de plaatselijke militaire en burgerlijke autoriteiten.

Zaterdag 17 juli

15.00 uur : Opening van de tentoonstelling « Expo-ZM » in het Feest- en Cultuurpaleis.

18.30 uur : Cocktail aangeboden door de Reserveofficieren van de Zeemacht aan boord van de Mercator.

Zondag 18 juli

Erediensten

10.00 uur : Inhuldiging van de nis Royal Navy Belgische sectie in de Anglicaanse kerk van de Langestraat.

10.30 uur : Protestantse eredienst in de kerk van de Velodroomstraat.

11.30 uur : Katholieke eredienst in de S.S. Petrus- en Pauluskerk.

Manifestaties

12.30 uur : Bloemenneerlegging aan het Monument van de Zeelieden door
- Stad OOSTENDE.
- De Zeemacht.
- De Royal Navy Belgische sectie.
- De Reserveofficieren van de Zeemacht.
- De Oudgedienden van de Zeemacht.
- Een afgevaardigde van de vaderlandslievende groeperingen.

14.00 tot 17 uur : Schepen open voor bezoekers.

15.00 tot 17.45 uur : Demonstratie door de duikers-ontmijners en de helikopter op de Marinebasis/OOSTENDE.

21.00 uur : Filmgala in het Kursaal.

Dinsdag 20 juli

Tussen 10.00 en 12.00 uur : Vlootparade.
20.30 uur : Taptoe met vlaggespel en mastmontage op het Wapenplein.

Woensdag 21 juli

11.00 uur : Te Deum in S.S. Petrus- en Pauluskerk.

22.00 uur : Vuurwerk op het klein strand.

Donderdag 22 juli

Vertrek van de bezoekende oorlogsbodems.

DE ZEEMACHT IN BEELD

LA FORCE NAVALE EN IMAGES



Marinebasis Oostende, zaterdag 22 mei jl., open door en fancy fair ten behoeve van « 333-aktie ».



Visite Commander Mac Coy.

Le 19 mars, le Commander Mac Coy, attaché naval des USA, est venu rendre visite au Commandant du Groupement Logistique, le CPV (S) BEM LEMAIRE. Divers problèmes logistiques furent évoqués. Sur la photo ci-dessus, le Commander Mac Coy en compagnie du Commandant du Groupement Logistique et de quelques-uns de ses officiers d'état-major.



Hoog bezoek aan Bar BV.

Op 19 mei jl., bracht Commodore L. Lurquin, Stafchef van de Zeemacht en Kapitein ter Zee D. Geluyckens, Kommandant Groepering Operaties en Korvetkapitein V. Segaert, Korpsverste, een bezoek aan de Bar Matrozen en 1e Matrozen Beroepsvrijwilligers.



Coupe Commodore L. Lurquin.

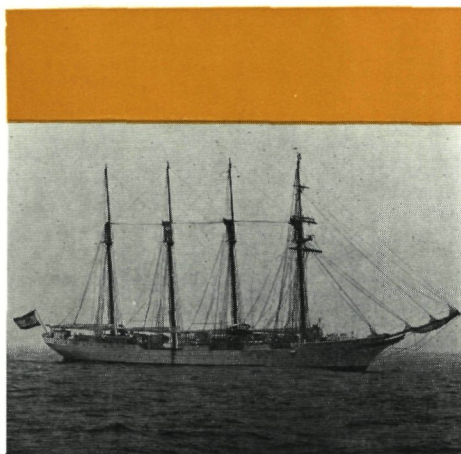
Le tournoi intercorps de football a été gagné cette année par l'Escadrille des Services. Le 19 mai dernier, lors d'une courte cérémonie en la salle d'information de la Caserne Général Mahieu, le Chef d'Etat-Major de la Force Navale, le Commodore Lurquin a remis la coupe qui porte son nom au Capitaine de l'équipe, le 1er Maître-chef Schuysmans.



Le 7 mai 1971, le Commissaire Général FERRIER de la Marine Nationale Française rendit visite au Groupement Logistique. Il fut reçu par le CPV (S) BEM LEMAIRE, qui lui présenta ensuite les officiers d'Etat-Major.



Een groep Franse duikers-ontmijners van de 3e Groupe des plongeurs-démineurs uit Toulon, onder leiding van EVI. Gergeles, bracht een week stage door bij onze ontmijners op de marinebasis te Oostende. Tijdens een korte plechtigheid werden bloemen gelegd aan het monument van onze omgekomen ontmijners, dit door Fregatkapitein J.C. Liénart, 1LV. Liekens en EVI. Gergeles.



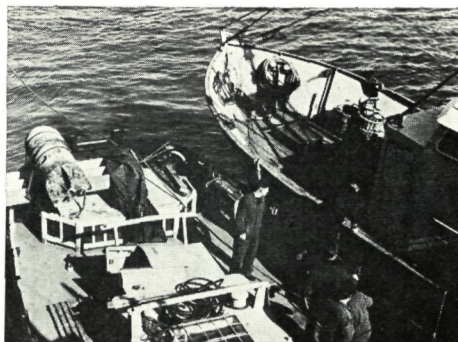
JUAN SEBASTIAN DE ELCANO

Du 10 au 14 juin le navire école espagnol « Juan Sebastian de Elcano » a mouillé dans le port d'Ostende. 300 hommes d'équipage servent à bord du « Juan Sebastian de Elcano ». Le commandant était le capitaine de frégate Rosety Caro Augustin. Ce navire école a un tonnage de 3.420 tonnes. Il mesure 115 m de long. Il est sorti en mars 1927 des chantiers de Cadix. Pour la première fois depuis 50 ans Ostende recevait la visite officielle d'une unité espagnole.

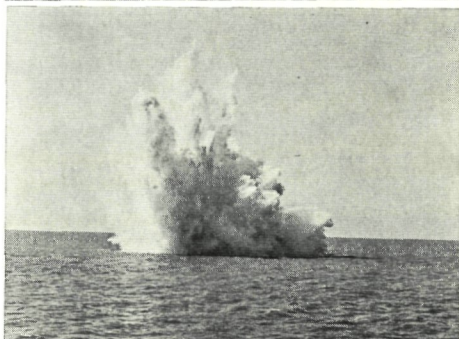
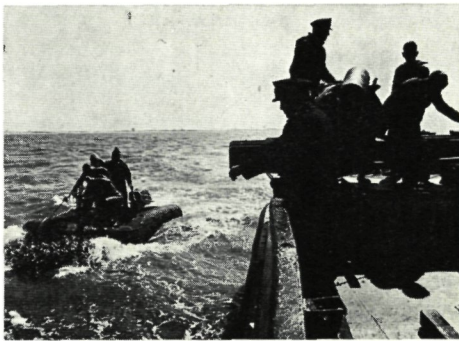
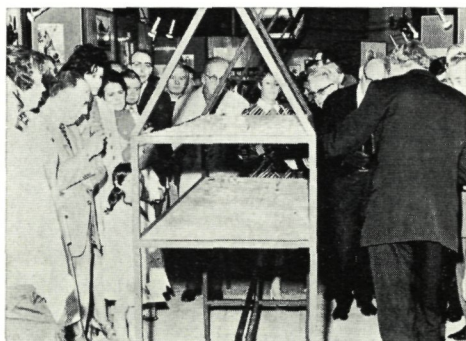




Le challenge « 1MC BOULANGER », disputé les initialement au sein de COMAR/OST a été ouvert successivement à COMOLGNAV et EGUERMIN. Il a été remporté cette saison par COMSERVOST.



Een zeemijn van liefst 920 kg, gevangen in de netten van de O100 EMILIE, werd overgebracht aan boord van de VALCKE.



Semaine Navale Dinant.

La semaine maritime de Dinant a ouvert ses portes le 29 mai en la présence du Bourgmestre M. Roulin et du Capitaine de Corvette Mathieu, Chef du Service d'Information et relations publiques de la Force Navale.

Cette semaine maritime comportait :

- l'exposition de la FN à l'hôtel de ville.
- d'un concert qui attirera beaucoup de gens.
- d'un concours d'étalage et d'une opération de sauvetage sur le Meuse par un hélicoptère de la Force Navale qui fit l'admiration des touristes.

Op donderdagnamiddag 29 april werd de mijn op de Wenduinebank tot op een diepte van 7 meter gezonken. Met behulp van 30 kg TNT werden de 800 kg springstof van het tuig gevolatiseerd. Hiermede kwam voldoende energie vrij om een schip van 10.000 ton op te tillen. Deze mijn echter gooide wel het water een veertigtal meter de hoogte in maar richtte niet de minste schade aan. De ontmijners die vanuit hun Dinghy, op 250 meter daar vandaan, de ontsteking hadden uitgelokt, dansten wel even toen de schokgolf zich over de zee verspreidde.

BOELWERF

N.V.

TEMSE

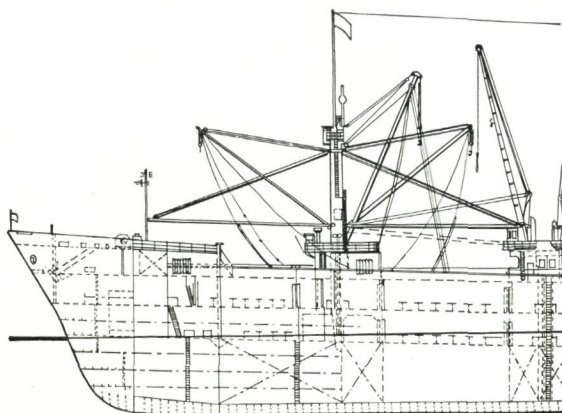
S. A.

Tel. (03) 71.09.80

Telex 31.140

Telegr.

Boelwerf-Temse



Zeeschepen tot 90.000 ton
Navires de mer jusque 90.000 tonnes

Bouwers van het motorzeilschip "ZENOBÉ GRAMME", het visserijwachtschip "GODETIA" en 4 kustmijnenvegers

Constructeurs du ketch de recherches "ZENOBÉ GRAMME", du garde-pêche "GODETIA", et de 4 dragueurs de mines côtiers

**COMPAGNIE
MARITIME
BELGE
ARMEMENT
DEPPE**

engagent pour
entrée en service
immédiate

OFFICIERS de MARINE «pont»

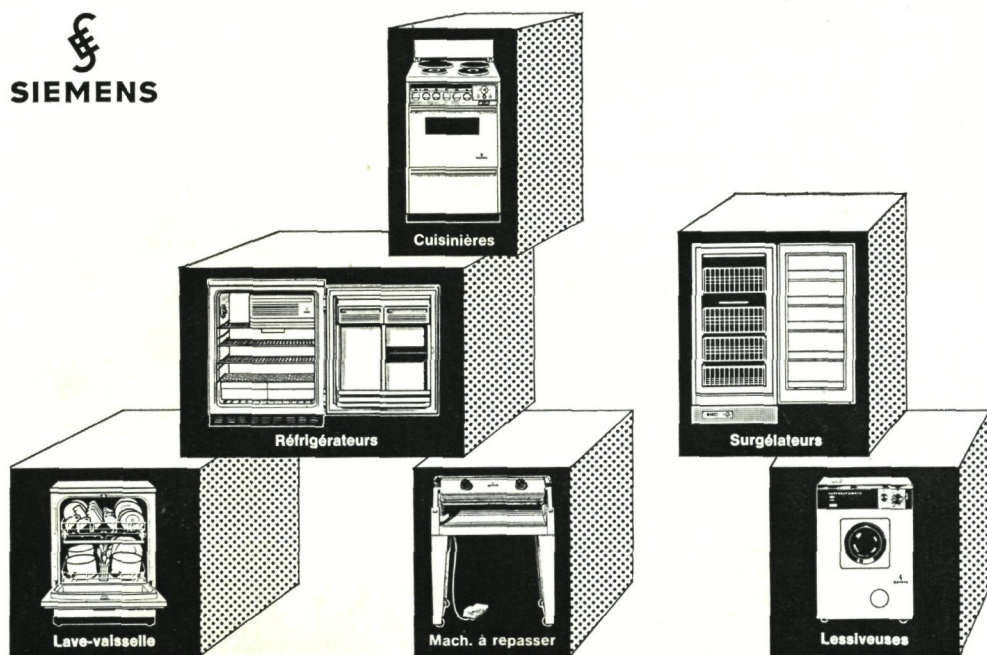
(brevetés Aspirant-Officier, Lieutenant et Capitaine au long cours)

OFFICIERS de MARINE «machine»

(brevetés 3me - 2me et 1re classe)

Se présenter avec carnet de marin au
Service du Personnel Navigant,
Leopolddok, 214 - 2030 ANTWERPEN
ou téléphoner au n° (03) 41.14.80 ext. 378

siemens rend la vie plus agréable

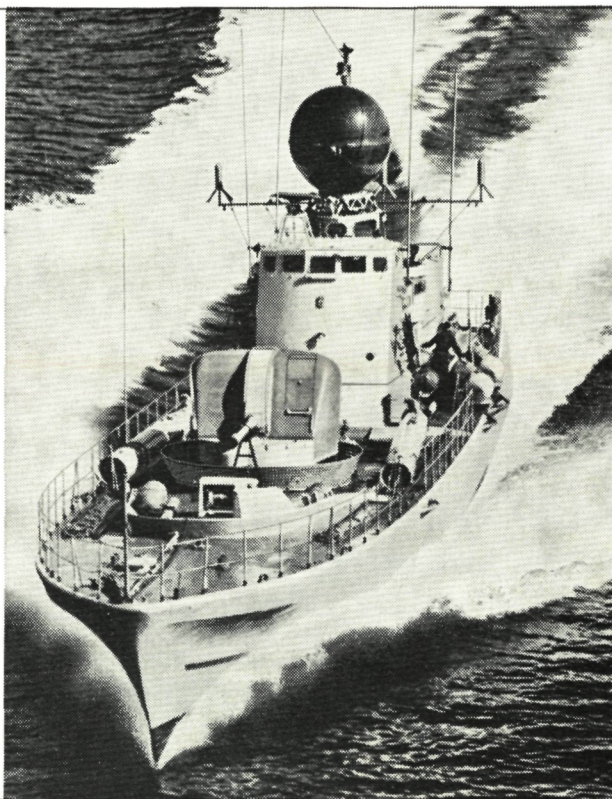


S.A. SIEMENS N.V. 116, chaussée de Charleroi Bruxelles - 6

MTB 'Spica'-klasse, uitgerust met
een M22-radarvuurleidingsysteem

M20

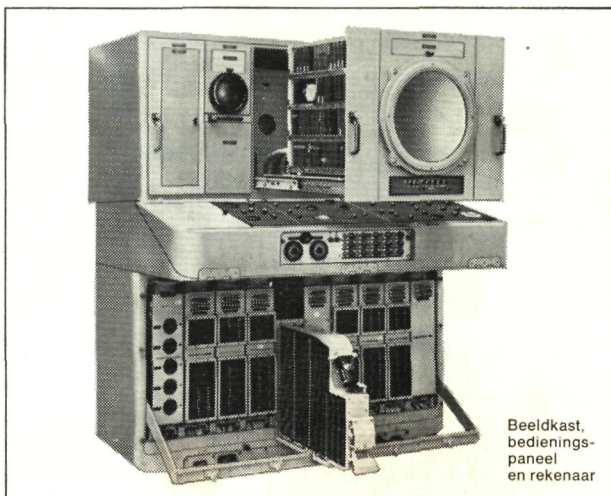
**SIGNAAL's
geïntegreerde
radar-
vuurleiding-
systemen**



eisen weinig ruimte

De wapensystemen van de M20-serie zijn ontworpen voor gebruik aan boord van schepen, variërend van motortorpedoboten tot jagers.

Een M20 is een autonoom wapensysteem. Afhankelijk van de configuratie is het mogelijk, zowel lucht- als oppervlakte doelen gelijktijdig met geschut, torpedo's en/of geleide projectielen te bestrijden. De radome, waarin de waarschuwings- en volg-antenne volledig gestabiliseerd zijn opgesteld, is thans bij vele marines een karakteristieke verschijning.



Beeldkast,
bedienings-
paneel
en rekenaar



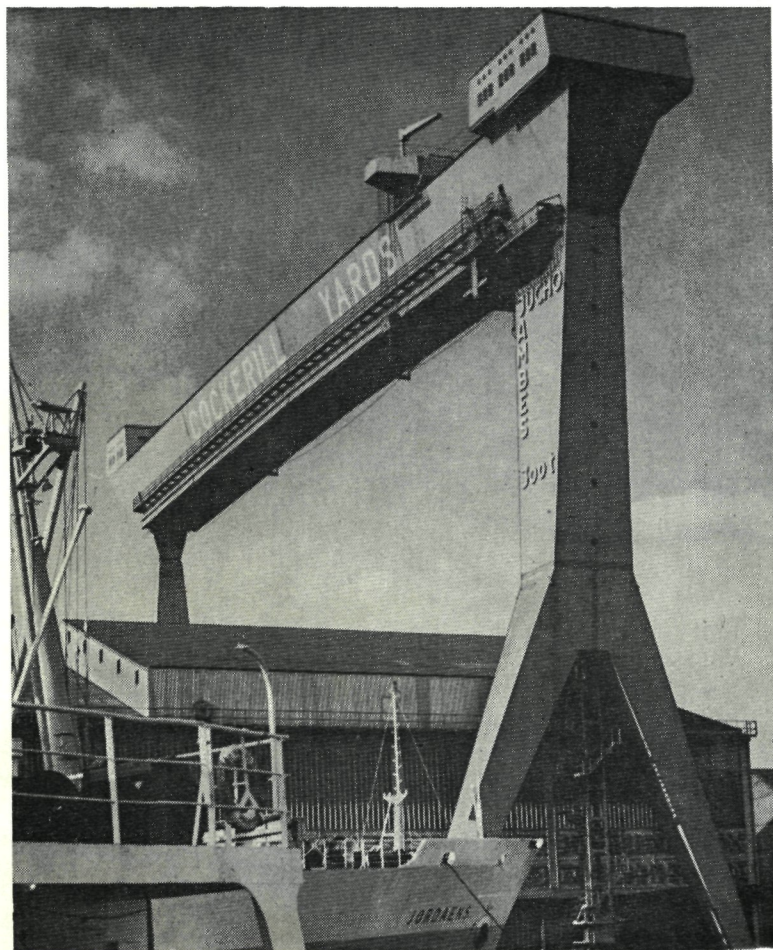
SIGNAAL

radar-, vuurleiding-, 'data handling'- en luchtverkeersleidingsystemen
N.V. HOLLANDSE SIGNAALAPPARATEN, HENGEL

bouwen ◀
ombouwen ◀
herstellen ◀
dokken van schepen ◀
alle industriële werken ◀

tel.: 03-27.38.80 (10 l.) — telex : COCKYARDS HOB 31.175

telegram : COCKERILLYARDS HOBOKEN



n.v. cockerill yards hoboken

RADAR AAN BOORD VAN DE SCHEPEN »ZINNIA » EN « GODETIA »



GENERAL ENGINEERING & TRADING

naamloze vennootschap

is verheugd over het vertrouwen dat de Belgische Zeemacht haar schonk bij de keuze van de navigatieradar S.M.A., geïnstalleerd aan boord van de ZINNIA en de GODETIA.

GET is fier dat deze radar sinds 1966 en 1967 ononderbroken trouwe diensten bewijst.

nv GENERAL ENGINEERING & TRADING sa

Frankrijklei 70
2000 ANTWERPEN



Tel. : (03)32.42.79
Telex : 3258 2 syncro-
antw-b

As-tu ton **TUC** ?

publiart



une spécialité

PAREIN®

EUROPA'S GROOTSTE PRODUCENT

Def



Staalplaten radiatoren
620 verschillende soorten



Staalplaten stookketels
22.000 Kcal/h tot 10.000.000 Kcal/h
Staalplaten stookketels van



Mazout
Gas
Kolen



S.A. Thomas DEFAWES N.V.
4420 ROCOURT
Tél. : 04 / 63.88.90

BANQUE LAMBERT

SIEGES ET AGENCES
A BRUXELLES ET EN PROVINCE



ZETELS EN AGENTSCHAPPEN
TE BRUSSEL EN IN DE PROVINCIE

BANK LAMBERT

le portatif
de l'année !

SA 7412/00

- circuits
intégrés
- piles
et secteur
- OL, OM, OC et
FM avec AFC
- prises
enregistreur,
PU, écouter
et secteur
- boîtier noir et
 finition palis-
sandre,
largeur 30 cm

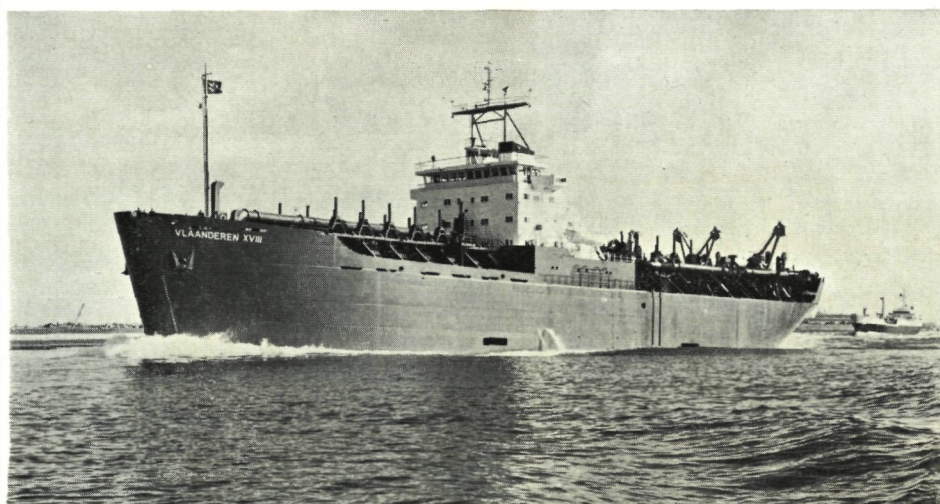
SIERA



de portatif
van het jaar !

- geïntegreerde
kringen
- batterij en
stroomnet
- LG, MG, KG en
FM met AFC
- aansluitingen
bandopnemer,
PU, oortelefoon
en net
- zwart huis en
palissander,
breedte 30 cm

DRAGAGE DECLOEDT



VLAANDEREN XVIII — SLEEPHOPPERZUIGER

**Franklin Roosevelddlaan 11
1050 Brussel**

Tel. (02) 49.00.63

Telex 24510



SCANDIAFLEX

AFSLUITINGEN

FERMETURES

Zonneblinden
Stores vénitiens

Accordeon deuren
Portes en accordéon

Vertikaal oriënteerbare
gordijnen
Rideaux verticaux
orientables

Bad en douche afsluitingen
Fermetures de bain et de
douche

Verkoopburelen

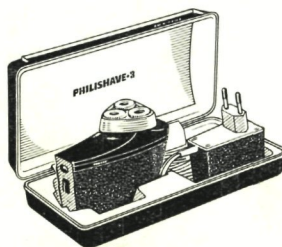
Antwerpen	tel. 03/33 32 21
Aalst	tel. 053/270 72
Brugge	tel. 050/344 27
Brussel	tel. 02/26 61 11
Gent	tel. 09/23 47 71
Hasselt	tel. 011/220 76
Kortrijk	tel. 056/254 88
Mechelen	tel. 015/428 56
Turnhout	tel. 014/411 89

Bureau de vente

Bruxelles	tel. 02/26 61 11
Charleroi	tel. 07/55 32 41
Liège	tel. 04/43 26 56
Mons	tel. 065/377 53
Namur	tel. 081/322 03
Verviers	tel. 087/306 29
avre	tel. 011/255 74

le Philishave
Rechargeable

branche 1 fois
pour 3 semaines
de rasage



de Oplaadbare
Philishave

éénmaal op
stopkontakt aansluiten
voor 3 weken scheren.

PHILIPS

n.v. INES-BELGIUM

tel. : 03 - 31.69.25 (5 lijnen)

koningstraat 13

antwerpen

BELGIUM INTERNATIONAL ELECTRONIC SERVICE

S.A. LE THERMOS N.V.

66, RUE DU TABELLION — NOTARISSTRAAT, 66
BRUXELLES 1050 BRUSSEL — TEL. (02) 37.12.10



Chauffage central dans toutes ses applications
Centrale verwarming in al zijn toepassingen

OOSTENDE — HARWICH

Een comfortabele carferryverbinding tussen **BELGIE** en **GROOT-BRITTANNIE**.

Bijzonder geschikt voor automobilisten, die naar Oost-, Midden- en Noord-Engeland of naar Schotland reizen.



- Van 21 mei tot en met 16 oktober 1971.
- Een dagelijkse afvaart in beide richtingen met ruime en moderne autovervoerboden.
- Afvaart Oostende: 09.25 u. — Afvaart Harwich: 15.30 u. — Duur der overvaart: slecht 04.45 u.
- « Rij op / rij af » te Oostende zowel als te Harwich.
- Gunstige tarieven: Speciale « Minitours » biljetten voor reizen van korte duur (gratis vervoer van de wagen).
- Vermindering op normale overvaartprijs « reizigers » aan Belgische militairen in actieve dienst en Belgische reserve-officieren.

In beide richtingen en op alle diensten worden ook reizigers die geen voertuig vergezellen aanvaard. Te Harwich treinaansluiting naar en van Londen evenals naar en van de voornaamste centra in Oost- en Midden-Engeland.

Gedetailleerde inlichtingen, kosteloze dokumentatie, enz. :

- Zeevaartlijnen Oostende-Dover / Harwich, Natiënkaai, Oostende.
- Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart, Belliardstraat 30, 1040 Brussel (tel. 12.51.65 - 11.58.90).
- Erkende automobiellclubs en reisagentschappen.

n.v. SIMKENS s.a.

41, Schranslaan — 2210 BORSBEEK

Alle fijne wijnen en likeuren
vertegenwoordigd door

Vins choisis, liqueurs fines
représenté par

C. BEATSE

tél. 02/73.18.66

Bijzondere prijzen voor de leden van de Z.M.

Conditions spéciales pour les membres de la F.N.

**United
Bonded
Stores
Dealers n.v.**

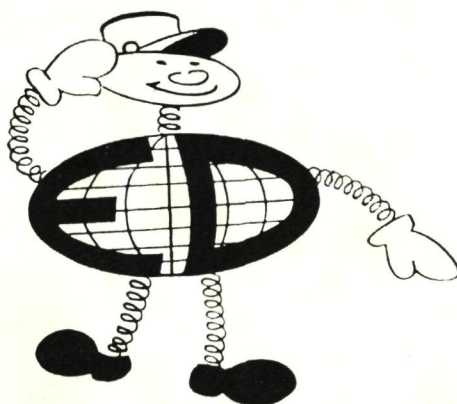
S.A.

Oude Leeuwenrui 8, Antwerpen 1



EDMOND DEPAIRE

S.A.
N.V.



02-26.98.20

**uw vervoerder
votre transporteur**

havenlaan, 94, avenue du port - BXL

drukken is een zaak
beter drukken is onze zaak

drukkerij de vuurtoren

voorhavenlaan, 37 - 8400 oostende
tel. 751.32

beheer : delrue a. + g.



n.v. BELIARD MURDOCH s.a.

SCHEEPSHERSTELLINGEN SCHEEPSBOUW
INDUSTRIELE WERKEN EN STUDIES

Oostende

Antwerpen

ereabonnements - abonnements d'honneur

Son Altesse Royale le Prince Albert de Liège
Monsieur le Ministre de la Défense Nationale
Monseigneur Cammaert, Aumonier en Chef des
forces Armées
Le Commodore Lurquin, Chef d'Etat-Major de la
Force Navale
Luitenant-Generaal Raemaekers, Oostende
Le Luitenant-Général e.r. Truyers, Ixelles
Le Commodore e.r. Robins, Laeken
Le Commodore e.r. Petitjean, Dilbeek
Le Capitaine de Vaisseau Ceulemans, Belgian
Delegation Nato London
Le Capitaine de Vaisseau e.r. Van Waesberghe,
Oostende
Le Capitaine de Vaisseau e.r. Béatse Ch.,
Auderghem
Le Capitaine de Vaisseau Poskin, Bruxelles
Kapitein ter Zee e.r. Tanghe, Oostende
Le Capitaine de Frégate Liénart J.C., Oostende
Le Capitaine de Frégate res. Bourguignon,
Ambassade de Belgique à Madrid
Le Capitaine de Frégate res. Loze, Oostende
Fregatkapitein res. Van Avermaet, Durne
Fregatkapitein res. Willems, Wilrijk
Fregatkapitein res. De Cooman, Antwerpen
Luitenant-Kolonel res. Debruyne, Antwerpen
Le Major-Médecin Flahaut, Den Haan
Fregatkapitein hon. Herremann, Stene
Le Capitaine de Frégate hon. Gillet, Bruxelles
Fregatkapitein hon. Van Hoof, Merksem
Korvetkapitein res. Verrees, Turnhout
Le Capitaine de Corvette Segaert V. Oostende
Korvetkapitein res. Planchar, Antwerpen
Le Capitaine de Corvette res. Ludwig, Bruxelles
Le Capitaine de Corvette R. Mertens, Macon
Le Capitaine de Corvette R. Delgoffe, Schilde
Le Capitaine de Corvette Delgoffe, Schilde
Korvetkapitein Res Bekaert, Oostende
Le Capitaine de Corvette Res Sohler, Bruxelles
Le capitaine de Corvette Res Borgers, Ixelles
1 LV Res Monteyne, Oostende
1LV Res Decrop, Oostende
1LV Res Pecher, Bruxelles
1LV Res. Remy, Uccle
LDV Res Fontigny, Bruxelles
LDV Res Maertens de Noordhout, B. Tilff
LDV Res De Sloover, Bruxelles
Luitenant ter Zee 1ste kl. e.r. Becquaert,
Berchem
Le Lieutenant de Vaisseau 1 cl. hon. de
Schieters de Lophem, Oostende
Enseigne de Vaisseau Res Horion, Evere
1LV Res Carlier, Antwerpen
LDV Res Masure, Oostende
Les Corps des Cadets de Marine, Section Bru-
xelles
Le Commandant Andrien, Uccle
Le Capitaine Mertens, Uccle
Le Lieutenant Jaeger, Uccle
L'auimonier Cuyllits, Uccle
2EV Res De Bruyne, Bruxelles
2EV Res Lebouille, Jupille S/M
2EV Res Cassart, Bruxelles
De Muziekkapel van de Zeemacht
Les Officiers de la Section de Liège du Corps
des Cadets L.M.B.
Le Cercle Nautique de la Force Aérienne,
Bruxelles
Le Club Prince Albert, Bruxelles
Club Officiers, Oostende
Club Officiers, St.-Kruis
Club Officiers, Merksem
Club Officiers, Zeebrugge
Wardroom ZINNIA, A961
MS „WILLI HUBER” c.o. Plouvier Maritime,
Antwerpen
Le Comandant d'aviation Van Obergen, Oostende
The Office of the Naval Attache-American
Ambassy, Brussels
Verbroederling Royal Navy, Oostende
Marine Basis Nieuwpoort - Bijzondere Diensten
Tabagie Onderofficiers, Comservost
Mess Onderofficiers, ZINNIA A961
Tabagie Onderofficiers Comienav
Tabagie Onderofficiers Merksem
Tabagie Onderofficiers Zeebrugge
Troepenkantien Zeebrugge
De Heer Nicod, Consul der Nederlanden, Brugge

L'administration communale de Verviers
Het gemeentebestuur van Merksem
L'administration communale de Dinant
Het gemeentebestuur van Kortrijk
L'administration communale de Andenne
De stad Oudenaarde
L'administration communale de Charleroi
Het gemeentebestuur van Nieuwpoort
L'administration communale de Huy
Het gemeentebestuur van Blankenberge
Het gemeentebestuur van St.-Niklaas
L'administration communale de Herstal
Het gemeentebestuur van Hasselt
La ville de Malmédy
De stad Knokke
L'administration communale de la Roche en
Ardenne
Het gemeentebestuur van De Panne
L'administration communal de Visé
Het gemeentebestuur van Vilvoorde
Het gemeentebestuur van St.-Kruis
L'administration communale de Herve
Het gemeentebestuur van Lier
Het gemeentebestuur van St.-Truiden
De stad Diksmuide
Het gemeentebestuur van Turnhout
De stad Brugge
Het gemeentebestuur van Mechelen
Le Baron et la Baronne De Brouwer, Etterbeek
Le Comte D'Ursel, Moulbaix
Le Vicomte Pouillet, Uccle
Madame Vve Thibaut Dinant
Madame Truffaut, Liège
Melle Pipijn, Uccle
Monsieur Solvay, La Hulpe
Monsieur Cassette, Ath
Monsieur Brialmont, Marcinelle
Monsieur Hosdain, Marcinelle
Monsieur Hamoir, Etterbeek
De Heer Boydens, Oostende
L'Ecole Supérieure de Radio Navigation, Bruxel-
les
Bibliothèque Centrale de la Province de Bra-
bant, Bruxelles
De Heer De Hondt J., Oostende
De Heer Verhaeghe, Forest
De Heer De Preitere, Kortrijk
Monsieur Delahaye, Woluwé St.-Pierre
Monsieur Dhont A., Schaerbeek
De Heer Elslander, Pulle
Monsieur Latinis, Wezembeek-Oppem
De Vereniging der Oudgedienden ZM - Limburg
- Mr. Derwae
Monsieur François, Auderghem
Monsieur Janssens, Uccle
De Heer Decuf, Oostende
Monsieur Geonet, Marcinelle
Monsieur Pallemans, Watermael-Boitsfort
Monsieur Goessens, Lessines
Monsieur Léonard, Jette
N.V. Cie Maritime Belge (Lloyd Royal) S.A.
Antwerpen
De Heer Windey, Steendorp
De Brouwerij Van Haecht, Gent
De Heer Naudts, Oostakker
Koninklijke Nederlandse Gist- en Spiritusfabriek,
Brugge
Monsieur Goor Marc, Etterbeek
Monsieur De Keyser, Watermael-Boitsfort
De Heer Bouchat, Leuven
Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen
The General Stores Shipchandlers Ostend -
Mr. Declercq
SPRL Bertrand & De Fays, Woluwé St.-Pierre
Monsieur Nys, Bruxelles
De Heer Vandenberghe, Bredene
Monsieur Marsigny, Dinant
Monsieur Bouillet, Limal
The North Sea Yacht Club, Oostende
De Heer Deceuninck, Directeur van het Zee-
wezen, Oostende
N.V. Verenigde Energiebedrijven van het Schel-
deland - EBES - Oostende
Anonyme
De Heer De Bie, Buizingen
De Heer Vleurinck, Desselbergen
De Heer Dubois, Gentbrugge
Caddy-Tailors, Oostende

Le Comité National De Propagande Maritime,
Etterbeek
Dr. Verhaeghe, Eeklo
De Heer Gouwy, Oostende
Monsieur Declodt, Ixelles
Monsieur Schilling, Uccle
L'association des Amis de l'école autonome
de l'Etat, Oostende
Les établissements Brûlé, Schaerbeek
Monsieur Mey, Mouscron
De Heer Glorieux, Spiere
S.P.R.L. Martin & Co, Antwerpen
Monsieur Cléban, Ixelles
Les Etains Metten, S.P.R.L., Bas-Oha
Mercantile Marine Antwerpen
Monsieur Beernaerts, Lasne
De Heer Deroot, Gent
De Heer Dautricourt, Knokke
De Generale Bankmaatschappij, Brugge
N.V. Cogama, Herentals
Monsieur Carly, Ixelles
Hotel Wellington, Oostende
Monsieur Franckx, Forest
Monsieur Pierret, Woluwé St.-Lambert
Monsieur Lejeune, Braine l'Alleud
De Heer Van Haverbeke E., Oostende
De Heer Decrop, Loppem
Monsieur Pierard, Saint Servais
De Heer Heynen, Antwerpen
Het Marine Kadettenkorps, Antwerpen
De Heer De State, Ekeren 2
De Heer Boonen, Wilrijk
Monsieur Delcourt, Liège
Monsieur Bierlier, Flémalle-Haute
De Heer Van Hellemont, Berchem
Monsieur Pouillet j., Uccle
Monsieur Dorsimont, Dilbeek
De Heer Ingelbrecht, Kapellen
Monsieur de Gheldere, Bruxelles
Monsieur Gérard, Flémalle-Haute
De Heer Leyssen V.O.Z. Limburg
Cockerill Yards Hoboken
Monsieur Hervy, Magistrat, Mons
De Heer Cools, Brugge
N.V. Armement Deppe S.A. Antwerpen
Phoenix Oil Products, Schoten
De Heer Conings, Gent
De Heer Wolf, Oostende
Vereniging der Staatszeeloodsen v.z.w.
Monsieur Lenoir, La Hulpe
Monsieur De Ridder, Evere
Brouwerij Piedboef, Stene
S.P.R.L. Covasa, Bruxelles
Le Chevalier Breydel, Bruxelles
Monsieur Scherrer, Liège
Monsieur Van Oye, Bruxelles
Monsieur Houzeau de Lehaie, Mons
Ligue des Vétérans de S.M. Léopold III, Bru-
xelles
De Heer Van der Jeugt, Gent
De Heer Van Belleghem, Gent
Le Centre Privé Médical, St Gilles
De Heer Lacante, Brugge
De Heer Degelder, Leuven
Monsieur Bonnevie, Oostende
Monsieur Le Comte Le Grelle, Reet
Informar, Bruxelles
Monsieur Verlinde, Jette
De Heer Soetens, Oostende
Hermis Sodales — Mr. Deblauwe, Oostende
De Heer Grandjean, St.-Niklaas
L'Agence Maritime Thomas & Ellis, Uccle
Club IMT & Mat Comienav, St.-Kruis
Monsieur Schlim, Arlon
Monsieur Lamproye, Bruxelles
Monsieur Brilliet, Ixelles
Monsieur Rombout, Ixelles
Monsieur Van Hauwermeiren, Jette
Monsieur Joris, Louveigné
Maag Belux, Bruxelles
Monsieur Roulin, Dinant
Royal Yacht Club, Oostende
Monsieur Vanderhoven, Renaix
De Heer Huilmand, Oostende

Afgesloten op datum van 21 juni 1971.
Clôturé à la date du 21 juin 1971.

EDITEUR RESPONSABLE - VERANTWOORDELIJK UITGEVER
J.C. Liénart H. Serruyslaan, 14 8400 Oostende.

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zeemacht.

18°. jaargang neptunus 1971 18°. année
tweemaandelijks maritiem tijdschrift — revue maritime bimens-
trielle. editeur : a.s.b.l. neptunus boîte postale 17 oostende
— uitgever : v.z.w. neptunus postbus 17 oostende 1 — prijs
per nummer 30 fr. - prix par numéro 30 fr. - abonnement : 150
fr. (gewoon - normal) 200 fr. (steun - soutien) 300 fr. (ere -
honneur) — c.c.p. 17.55 société générale de banque oostende
cpt 40.07.79 — p.r.k. 17.55 generale bankmaatschappij oostende
rek. 40.07.79 — politiek en confessioneel onafhankelijk — libre
de toute attache politique ou confessionnelle — aangesloten
bij de unie der belgische periodieke pers — membre de l'union
imp. «de vuurtoren» tél. 059-751.32 à oostende — in belgië
de la presse périodique belge — imprimé en belgique : chez
gedrukt bij druk. «de vuurtoren» tel. 059-751.32 te oostende
Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation
réservés pour tous pays.

Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en/of openbaar
gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de
uitgever.

Copyright 1971, by V.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.
Clichés : Van Uffelen. Tel. (09) 25.47.68 Gent.

